

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 35/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 9. desember 1997

Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna 172 LN-NFW/F-5
Radiokallesignal:	LN-NFW/HA 07
Dato og tidspunkt:	5. september 1997 kl. 1305
Hendelsessted:	Over Horten
Type hendelse:	Luftrafikkhendelse, nærpassering med kollisjonsfare
Type flyging:	Privat/militær
Værforhold:	Lettskyet, god sikt
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen/VFR
Antall ombord:	2/1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Fartøysjefenes rapporter, rapporter fra luftrafikkjenesten (Oslo ACC, Rygge TWR, Torp TWR) samt HSLs egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 2 timer), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-NFW hadde tatt av fra Sandefjord Lufthavn Torp for å fly VFR til Oslo Lufthavn Fornebu. Ruten var lagt opp til å gå langs kysten. Fartøysjefen rapporterte til Torp TWR da han passerte Tønsberg. Dette er et fast rapporteringspunkt for VFR-trafikk i Torp kontrollsoner. LN-NFW ble ikke bedt om å kontakte Rygge TWR, og fartøysjefen valgte da å fly parallelt med Rygge kontrollsoner, videre mot Horten. Flygehøyden var 1 500 ft. Da han passerte Horten, rapporterte han dette til Torp TWR, som nå ba han om å kontakte Rygge. Umiddelbart etter at han hadde opprettet kontakt med Rygge, oppdaget han et jagerfly på kryssende kurs fra høyre. Fartøysjefen steg raskt 200 ft, og jagerflyet passerte rett under. Fartøysjefen på LN-NFW bedømte den vertikale avstanden til å være ca. 300 ft, og den horisontale avstanden til å være tilnærmet lik 0.

HA - 07, var på VFR reiseplan fra Rygge, med destinasjon Foxtrot Nord (militært øvingsområde). Han hadde bedt om FL 105, men hadde fått en midlertidig høyderestriksjon på 2 000 ft.

Ca. 2 NM nordøst av Horten (ifølge fartøysjefens rapport) ble han bedt om å skifte frekvens fra Rygge til Oslo ATC. Da han sjekket inn på Oslo ATC, fikk han beskjed om å skifte kode på IFF MODE 3/A, noe som ble utført som forespurt. Idet han kikket ut igjen fikk han umiddelbart øye på LN-NFW i samme høyde, og på kryssende kurs fra venstre mot høyre. Han foretok umiddelbart en unnamanøver, fortsatte sving mot høyre, for så å forvise seg om at alt var normalt med LN-NFW. Fartøysjefen på HA - 07 anslår at minste avstand til LN-NFW var ca. 200-300 ft.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at det her forelå reell kollisjonsfare. Et svært viktig moment ved denne hendelsen er hvorvidt og på hvilket tidspunkt, lufttrafikkjentesten vil initiere et frekvensskifte. Ved en slik "coastvise" flyging fra Torp til Fornebu vil dette (ifølge lufttrafikkjentesten på Torp) vanligvis skje når luftfartøyet rapporterer Tønsberg. Dette pga. at de neste rapporteringspunktene, Slagen og Horten, begge ligger i Rygge kontrollsoner. Det bør også nevnes at det i AIP, på kartet over VFR-ruter for lette luftfartøyer, står en anmerkning om at det går en VFR-rute for jagerfly, mellom Åsgårdstrand og Holmestrand. Denne gjelder for trafikk på vei til, eller fra Rygge.

Det er hevet over tvil at ansvaret for å innhente klarering, for å entre kontrollert luftrom ligger på fartøysjefen. Rapporten indikerer imidlertid at fartøysjefen her "forventet" å bli bedt om å kontakte Rygge. HSLs undersøkelser viser som tidligere nevnt at dette "vanligvis" skjer når man rapporterer over Tønsberg. Forventningen har altså sin årsak i tidligere erfaringer.

Ved den aktuelle flygingen ble dette frekvensskiftet ikke initiert da LN-NFW rapporterte Tønsberg, og fartøysjefen valgte å bli på Torp frekvens. Først da han rapporterte Horten, ble han anmodet om å skifte til Rygge frekvens. HSL anser dette som svært uheldig. Selv om ikke lufttrafikkjentesten er ansvarlig for å initiere et slikt frekvensskifte i ukontrollert luftrom, ville det her bidratt til at LN-NFW var etablert på Rygge frekvens ca. 9 NM før Horten, en tidsdifferanse på ca. 5 minutter for et fly av denne typen. Tårnet på Rygge ville da sannsynligvis hatt anledning til å koordinere de to flyene, og hendelsen kunne vært unngått. Det er også HSLs oppfatning at Torp burde vært gjort oppmerksom på jagerflyet, selv om dette ikke er påkrevet.

Denne hendelsen foregikk i et smalt område av luftrom klasse G, mellom to kontrollsoner. Begge kontrollsoner har faste rapporteringspunkter for flyging inn i, ut av og i sonene. Disse rapporteringspunktene er beskrevet i AIP, VFR-routes Light Aircraft. HSL vil anbefale at disse punktene tas med i planleggingen før flyging, og at ruten ved en slik A- B flyging legges opp til å gå via slike rapporteringspunkter. HSL vil også anmode lufttra-

fikktjenesten om å oppmuntre til dette, slik at to-veis kommunikasjon sikres i størst mulig utstrekning, også ved VFR flyging av denne art.