

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 27/98

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 15. juni 1998

Luftfartøy

-type og reg.:	DHC-8-311 LN-WFA/Panavia Tornado ZA404
Radiokallesignal:	WIF 380/SPARTAN 2
Dato og tidspunkt:	12. november 1997 kl. 1015
Hendelsessted:	Finale bane 18, Stavanger Lufthavn Sola
Type hendelse:	Alvorlig luftfartshendelse, trafikk
Type flyging:	Ervervsmessig ruteflyging/militær
Værforhold:	Sola METAR kl. 1020: Vind: 120° 5 kt. Sikt: minimum 10 km. Skyer: få i 1 500 ft, få i 2 000 ft CB, spredt i 4 000 ft. Temp./ duggpunkt: 9°C/7°C. QNH: 999 hPa
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR/VFR
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Fartøysjefenes rapporter, Rapport fra vakthavende flygeleder samt sjefflygeleder på Sola, HSLs egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 1 time), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen oppsto da et Tornado jagerfly (SPARTAN 2) og en DHC-8 (WIF 380), befant seg på kort finale til bane 18 på Sola, på samme tidspunkt. Da besetningen på WIF 380 kalte opp på tårnfrekvensen kl. 10:08:45 på en distanse av 15 NM, var det 5 andre fly i ulike posisjoner i kontrollsonen. Det var 3 jagerfly og et småfly i landingsrunden til bane 18, samt et helikopter som opererte i lav høyde over vestre del av bane 11. WIF 380 ble klarert til å fortsette innflygingen mot bane 18.

Det ene jagerflyet (SPARTAN 1) landet kl. 10:10:00, men SPARTAN 2 informerte om at han ville foreta en ny landingsrunde. EAGLE 31 og SPARTAN 2 ble så klarert til henholdsvis "touch and go" og til finale bane 18. Kl. 10:11:15 rapporterte SPARTAN 2 finale bane 18, og ble klarert til å lande. Denne rapporteringen kom noe tidlig, da

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

SPARTAN 2 i realiteten fortsatt var på høyre baseinnlegg. Kl.10:12:15 rapporterte også WIF 380 finale til bane 18. Flygeleder oppdaget nå konflikten mellom WIF 380 og SPARTAN 2, og forsøkte å kontakte SPARTAN 2 med følgende instruksjon: "SPARTAN 2, break off this approach, make a left hand delay turn present position, have traffic on final". Han ventet ikke på bekreftelse på denne instruksjonen, men fortsatte umiddelbart med: "WIF 380 cleared to land RWY 18".

SPARTAN 2 oppfattet imidlertid ikke instruksjonen fra flygeleder, fortsatte innflygingen og landet på bane 18. WIF 380 oppfattet raskt situasjonen, og avbrøt innflygingen. WIF 380 landet på bane 18 kl. 1018, ca. 5 min. senere.

Hendelsen fant sted i en periode med relativ høy trafikkbelastning, med svært varierende type trafikk:

- LN NFU, et en-motors småfly som gjorde venstre landingsrunder til bane 18
- SPARTAN, formasjon på 4 engelske Tornado jagerfly som var delt opp i 2 elementer, hhv. SPARTAN 1/SPARTAN 2 og SPARTAN 3/SPARTAN 4. Det første elementet SPARTAN 1/SPARTAN 2, var involvert i hendelsen mens det andre elementet SPARTAN 3/ SPARTAN 4 meldte seg på frekvensen ca. 5 minutter etter hendelsen
- SAVER 52, et helikopter som drev øvelsesflyging over bane 11, vest av bane 18
- EAGLE 31, en F16 som gjorde høyre landingsrunder til bane 18
- WIF 380, en DHC-8 som var på ILS innflyging til bane 18
- SAS 1866, en Fokker 50 som var på ILS innflyging til bane 18, ca. 7 NM bak WIF 380
- BRA 332, en B 737 som var på ILS innflyging til bane 18, 14 NM bak SAS 1866.

Vakthavende flygeleder var på sin første vakt etter et lengre vikariat som flygeleder i tårnet på Haugesund Lufthavn Karmøy. Han hadde i denne perioden hatt sporadiske vakter i Sola TWR, senest i uke 36 (9 uker før hendelsen), for å opprettholde sin autorisasjon iht. bestemmelsene i Håndbok for Lufttrafikktenesten (HLT) kap. A-9.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at det her forelå en mulig kollisjonsfare.

Det synes klart at trafikkmengden i dette tilfellet kom opp på et nivå som ble for høyt for flygelederen som hadde vært borte fra Sola TWR såvidt lenge, og derved var noe ute av rutinene ved høy trafikkbelastning. Arbeidsbelastningen i hhv. Karmøy TWR og Sola TWR kan ikke sammenlignes, da Sola har en mye større trafikkmengde.

I tillegg til trafikkmengden, er det også klart at det var stor spredning i de forskjellige kategorier av luftfartøyer som var del av trafikkbildet.

I samtaler med flygeledere på Sola kom det klart fram at jagerflytrafikk ble sett på som en utfordring, og et positivt bidrag i kontrollsammenheng. Det kan derfor tyde på at de involverte jagerflyene har tatt en stor del av oppmerksomheten til flygelederen. Det at SPARTAN 2 i stedet for å foreta landing, ba om en ny landingsrunde, bidro også til å ta oppmerksomheten bort fra WIF 380. Da WIF 380 sjekket inn ville normal prosedyre ha vært å flytte "Flight Progress Strip" (FPS) fra passiv "bay" til aktiv "bay" på "Flight Progress Board" (FPB). Dette ble ikke gjort. WIF 380 ble heller ikke bedt om å gi ytterligere posisjonsrapportering under innflygingen, f.eks. å rapportere ytre merkefyr (OM). Dette ville ha vært nok en påminnelse for flygeleder om WIF 380s posisjon i trafikkbildet.

Saver 52 var også svært aktiv på radioen, og kan ha virket som et forstyrrende moment.

Etter HSLs oppfatning var det to årsaksfaktorer som bidro til hendelsen. Flygelederens lange fravær fra tårnet på Sola, og den store trafikkmengden som opptrådte samtidig. En ting er at autorisasjonskravet iht. HLT A-9 var oppfylt, men spørsmålet er om dette er tilstrekkelig med hensyn til å gå rett i posisjon som vakthavende flygeleder etter et såvidt langt fravær. Det er sannsynlig at nettopp manglende trening gjorde at flygeleder lot seg overkjøre av trafikkmengden på det aktuelle tidspunktet. Det synes å være behov for å se på kriteriene for å gå inn som vakthavende flygeleder på første vakt etter fravær av en viss varighet. Under samtalene med ledelsen ved Sola TWR kom det fram at retningslinjer for dette vil komme, både i forbindelse med en revisjon av HLT A-9, og som et tillegg til lokal instruks.

Det andre forholdet er trafikkmengden, og type trafikk. Ved hendelsen var det utvilsomt en stor trafikkmengde, men det var også mange ulike kategorier trafikk, med vidt forskjellige behov og ønsker. Foruten regulær rutetrafikk, var det jagerfly med "touch and go" aktiviteter, et helikopter som drev treningsflyging samt småflyet som også befant seg i landingsrunden. Spørsmålet blir hvor mye øvelsesflyging man skal tillate i tillegg til rutetrafikk med fly og helikopter, før det blir satt en grense. Slik flyging bør være lavere prioritert enn vanlig kommersiell flyging, og følgelig avvises ved konflikt mellom disse to typer trafikk. I dette tilfellet endte det etter HSLs oppfatning med at trafikken styrte flygeleder, og ikke omvendt. HSL har forståelse for at det kan være vanskelig for en flygeleder å ta den upopulære avgjørelsen å begrense trafikken, men i dette tilfellet burde nok det ha vært gjort, ved f.eks. å holde SAVER 52 på bakken, samt å sende LN- NFU ut av landingsrunden.

Med tanke på den forholdsvis store daglige trafikkmengden på Sola, ville det etter HSLs mening være behov for at den lokale ledelsen utarbeider retningslinjer for hvordan lufttrafikkjenesten skal prioritere i perioder med stor trafikk, f.eks. i forbindelse med militærøvelser, for å hindre at det oppstår slike situasjoner som i dette tilfellet.

TILRÅDINGER

HSL tilrår at Luftfartsverket vurderer de kriterier som ligger til grunn for å gå inn som vakthavende flygeleder etter fravær av en viss varighet, med hensyn til praktisk trening.

Under høringsrunden har Luftfartsverket fremsatt følgende bemerkning:

"HSLs forslag til tilrådning er dekket som følge av nye bestemmelser om praktisk trening for flygeledere etter fravær, tatt inn i rettelse til HLT A9 gyldig fra 1998-04-23".