

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 02/12 23 19 - 02/59 36 55
Telefax: 02/12 53 33

BUL 16/92
Avgitt: 15. desember 1992

Dato og tidspunkt: 30. september 1992 kl 0958
Type flyging: Ruteflyging
Flytype: De Havilland DHC-7 (WIF 704)
Hendelsessted: 24 NM syd av Brønnøysund
Værforhold: VMC over skyer

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDELSFORLØP

WIF 704 var underveis på en ruteflyging fra Namsos til Brønnøysund. Det ble fløyet i ATS luftrom klasse E på en IFR klarering langs luftled A7 i FL 90. Denne klareringen ble gitt av Trondheim kontrollsentral (ACC) sektor nord, som også hadde radaridentifisert fartøyet. Minste brukbare flygenivå på A7 i det aktuelle området var FL 70.

Kl 0958 kontaktet WIF 704 Brønnøy AFIS, hvor den følgende meldingsutveksling fant sted:

WIF 704: "Brønnøy, du kan du snakke med Trondheim, for jeg får ikke kontakt med de, så jeg går rett på deg, har du noen trafikk?"

Brønnøy: "Vi har ingen trafikk."

WIF 704: "Da starter vi descend, vi er på tjuefire nautiske mil og forlater flight level ni null, men du bør kanskje snakke med Trondheim, vi forlot bare de uten å si fra, vi fikk ikke kontakt med de nemlig."

På den siste meldingen svarte AFIS-fullmektigen at han skulle gi beskjed til Trondheim ACC.

Vakthavende flygeleder ved Trondheim ACC sektor nord sier i sin rapport at han på radar observerte at WIF 704 forlot sin marsjhøyde, FL 90, uten at han hadde gitt klarering til dette. Samtidig ringte Brønnøy AFIS, og meldte fra om at WIF 704 ikke fikk kontakt med Trondheim ACC, og at de startet nedstigningen. Flygelederen sier videre at det ikke var annen trafikk under FL 90 i området da, så det var ingen kollisjonsfare.

Flygelederen ved Trondheim ACC ba Brønnøy AFIS om å få WIF 704 tilbake på sin frekvens, der det inntrufne ble diskutert. WIF 704 ble

deretter sambandsmessig tilbakeført til Brønnøy AFIS.

Fartøysjefen på WIF 704 sier i sin rapport at han, da han ikke fikk kontakt med Trondheim ACC, kalte opp Brønnøy AFIS og spurte spesielt om det var trafikk under. Han sier videre at han tok det som en selvfølge at Brønnøy og Trondheim hadde toveis forbindelse, og hadde oversikt over hverandres aktuelle trafikk. Han mener hans forespørsel ellers hadde vært meningsløs.

Luftfartsverket har opprettet et trafikkinformasjonsområde (TIA) i området rundt Brønnøysund fra 2 500 FT opp til 6 500 FT høyde, slik at trafikk på A7 som kommer inn for landing ved Brønnøysund, vil gå fra ATS luftrom klasse E direkte over i ATS luftrom klasse G* (krav om toveis samband).

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

BSL F 1-3 pkt 3.6.2. omhandler overholdelse av klarering og reiseplan. Der står det bl.a.:

" En fartøysjef som utfører kontrollert flyging, skal sørge for at alle mottatte klareringer fra flygekontrolltjenesten blir etterkommet og at gjeldende reiseplan, eller den del av gjeldende reiseplan som kommer til anvendelse, blir overholdt. Det skal ikke foretas avvikelser fra gjeldende reiseplan med mindre det er sendt anmodning om endring i reiseplanen og innhentet klarering fra vedkommende flygekontrollenhet, eller med mindre det er tvingende nødvendig på grunn av en nødsituasjon."

Ved denne hendelsen spurte fartøysjefen på WIF 704 om Brønnøy AFIS kunne kontakte Trondheim ACC, da de selv ikke kunne komme i kontakt med enheten. Fartøysjefen spurte også om Brønnøy AFIS hadde noe trafikk. Brønnøy AFIS svarte at de ikke hadde trafikk. Dette ble tolket av fartøysjefen som at det ikke var trafikk i området og at han derfor kunne starte nedstigning. Brønnøy AFIS svarte derimot kun for den delen av luftrommet som den hadde ansvar for, nemlig TIA, som går opp til 6 500 FT. Fartøysjefen på WIF 704 forlot deretter FL 90, og rapporterte dette til Brønnøy AFIS. Han brøt derved sin klarering, fordi Trondheim ACC ikke hadde klarert nedstigningen.

Selskapet må klargjøre overfor sitt operative personell ansvarsfordelingen mellom flygekontrollenheter og AFIS enheter.

I den generelle koordineringsinstruksen mellom Trondheim ACC og AFIS-enheterne står det under avsnittet vedrørende koordinering, pkt 13.1. 3.1 følgende:

"AFIS-enheter skal formidle anmodninger om klareringer fra luftfartøyer og klareringer som utstedes av flygekontrolltjenesten mellom vedkommende luftfartøy og angjeldende flygekontrollenhet."

HSL mener at WIF 704 skulle ha anmodet Brønnøy AFIS om å innhente klarering til å forlate marsjhøyden, og ventet med å starte nedstigningen til Brønnøy AFIS hadde formidlet en slik klarering fra Trondheim ACC.

Meldingsutvekslingen mellom WIF 704 og Brønnøy AFIS foregikk på norsk, uten bruk av standard fraseologi. I BSL H 1-1 pkt 1.1 står det

bl.a. at der hvor de angitte fraseologier ikke er dekkende for de meldinger som ønskes sendt, forutsettes det at andre kortfattede og passende uttrykk blir anvendt, formulert på en måte som ikke gir grunn til misforståelser. HSL mener at den formen som meldingsutvekslingen hadde ved denne hendelsen, bidro til at misforståelsene oppsto. Luftfartsverket bør innskjerpe overfor miljøet at bestemmelsene i BSL H overholdes.

HSL finner det uheldig at man diskuterer inntrufne hendelser over radio, mens luftfartøyet er under innflyging. Dette vil kunne distrahere flygeren i en travel fase av flygingen. Luftfartsverket bør anbefale overfor sitt operative personell at hendelser som har oppstått under flyging, blir diskutert etter at luftfartøyet har landet.

SLUTT.