

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 24/98

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 10. juni 1998

Hendelse nr 2:

Luftfartøy

-type og reg.: de Havilland DHC-8-103, LN-WIK

-fabr. år: 1993

Radiokallesignal: WIF 828

Dato og tidspunkt: 10. mars 1998, kl. 2050

Hendelsessted: Stokmarknes lufthavn Skagen

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, prosedyrefeil

Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging

Værforhold: Vind: 150° 17 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Skyer: Få i 3 000 ft.

Temperatur og duggpunkt: -3°/-8° C. QNH: 1018 hPa

Banestatus: 2 mm snø/is. B/A 32 over hele banen

Lysforhold: Mørke

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn, alder: Mann, 51 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: 16 818 timer

Informasjonskilder: Rapport fra seksjonsleder og vakthavende AFIS fullmektig ved Stokmarknes lufthavn Skagen, lydbåndutskrift fra Bodø ATCC, rapport fra fartøysjefen og HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER FOR HENDELSE NR. 2

Fartøysjefen gjennomførte en innflyging i TIZ uten radiokontakt med Skagen AFIS. Det var ukjent for AFIS-fullmektigen hvilken innflyging som ble benyttet. Landing ble foretatt på bane 09 kl. 2051 uten at flygerne hadde mottatt informasjon om vær, annen trafikk eller baneforhold fra AFIS. Vakthavende AFIS-fullmektig hadde heller ikke gitt "Runway

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.

free". Det eneste radio-opkall fra besetningen som er registrert, er "Lights to minimum, please" og 5 sekunder senere: "Dim lights to minimum, please" som ble gitt på kort finale ca. 10 til 15 sekunder før landing.

Utskrift av kommunikasjon mellom WIF 828 og flygeleder ved Bodø kontrollsentral viser at flygingen foregikk i flygenivå (FL) 110. Aktuell QNH ble oppgitt til å være 1018 hPa, og TL var 70. Kl. 2042 forlot WIF FL 110, og mottok følgende informasjon fra Bodø ATCC:

"Widerøe 828, roger. Radar service terminated, contact Skagen information on one two zero decimal four five, so long."

Fartøysjefen skriver bl.a. i en rapport:

Det var en stor militærøvelse på gang i Nord-Norge på tidspunktet for innflygingen. Av den grunn ville fartøysjefen beholde Bodø ATCC frekvensen så lenge som mulig. Under nedstigningen ble sjekklisterne lest, og farten redusert da det i dette område kan være sterk turbulens. Været for øvrig var helt strålende over det meste av Nord-Norge med nesten vindstille. Besetningen hadde hatt lufthavnen i sikte lengere tid, og TOF ble gitt til SKN trafikk. Etter dette ble frekvensen for SKN AFIS valgt, og fartøysjefen, som var den som brukte radioen, overhørte annen kommunikasjon. Han mener selv at han "sjekket" inn, men utelukker ikke at han kan ha sendt dette på VHF kanal 2. At han ikke hadde kontakt med tårnet falt ham aldri inn. Fartøysjefen sier til slutt i sin rapport: "Forøvrig mener jeg det er helt korrekt at slike hendelser blir rapportert da det forhåpentligvis medvirker til at de ikke gjentar seg".

I en kommentar til høringsutkastet skriver seksjonsleder LTT:

"Fartøysjefen sier i rapporten at han etter å ha valgt frekvensen for Skagen AFIS overhørte annen kommunikasjon. Her bemerkes at det fremgår av lydbåndet at det ikke er registrert noen kommunikasjon på frekvensen i dette tidsrummet."

Utdrag av BSL F 2-2 "Forskrifter om radiosamband for luftfart innenfor norske trafikkinformasjonssoner og trafikkinformasjonsområder".

Luftfartøy som skal fly innenfor trafikkinformasjonsområder skal etablere og opprettholde to-veis radiosamband med vedkommende AFIS-enhet

Radiosambandet skal etableres i så god tid at eventuelle trafikkinformasjoner og andre opplysninger av interesse kan gis angjeldende AFIS-enhet før flyging i sonen/området finner sted. Fartøysjefen skal ved første kontakt oppgi luftfartøyets posisjon, høyde og planlagte rute.

Fra selskapets Flydriftshåndbok seksjon 9, Flygingens utførelse, 9.1:

Avsnitt 15.2:

"Posisjonsmeldingen skal gis til den enhet av lufttrafikk-tjenesten som betjener det luftrom hvori luftfartøyet befinner seg. Når en flyr inn i et tilstøtende kontroll-/flygeinformasjonsområde skal den siste posisjonsmelding også gis til den enhet som betjener det luftrom som luftfartøyet er på vei inn i."

Avsnitt 16.2:

"Den tjeneste som ytes er avhengig av at den enkelte AFIS-enhet mottar opplysninger om all trafikk innenfor angjeldende TIZ (Traffic Information Zone) og/eller TIA (Traffic Information Area). Fartøysjefer skal derfor uoppfordret rapportere til angjeldende AFIS-enhet all informasjon som kan være av betydning for annen trafikk, eksempelvis, posisjonsrapporter, ønsket rullebane for avgang eller landing, trafikkmønster under innflyging og landing, klar til å takse, klar for avgang og eventuelt annen relevant informasjon, herunder inn/utflyging som avviker fra standard inn-/utflyging."

Fra Avsnitt 17:

..... Flygebesetningen skal uoppfordret sørge for å rapportere IAF med aktuell høydeangivelse samt tilkjennegi hvilken prosedyre som vil bli benyttet under innflygingen. Videre skal flygebesetningen uoppfordret rapportere FAF/FAP med aktuell høydeangivelse.

.....Det skal videre rapporteres når/hvis cirkling påbegynnes og ON FINAL (BASE LEG) med bane nr,

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER (GJELDER BEGGE HENDELSENE)

Havarikommisjonen har denne gang besluttet å sammenfatte to ganske like lufttrafikkhendelser i en felles utsendelse. Utdrag fra BSL og Flydriftshåndbok er felles for begge. Hendelsene fant sted henholdsvis 2. og 10. mars 1998. Flygerne er ansatt i samme selskap og innflygingene ble gjort til AFIS-lufthavner.

HSL har gjennom kontakt med forskjellige AFIS-enheter fått det inntrykk at kommunikasjonen og informasjonen mellom selskapets flygere og AFIS-enhetene ved enkelte anledninger ikke fungerer som det skal. Disse to rapporterte hendelser bekrefter dette. Forholdet mellom selskapets flygere og AFIS har også vært omtalt i tidligere rapporter utgitt av HSL.

Den manglende informasjon/kommunikasjon fremmer hverken sikkerhet eller regularitet, og dette er et forhold HSL anser må komme til opphør. Selv om det hverken i sonen eller i området utføres kontroll, og ansvaret for separasjon og trafikkinformasjon tilligger fartøysjefen, er det så absolutt i flysikkerhetens interesse at AFIS-enheten er så fullstendig oppdatert i en trafikksituasjon som mulig. HSL er gjort kjent med at dersom det tas initiativ fra AFIS-enheten for å bli oppdatert, blir dette ofte oppfattet av flygerne som forsøk på kontroll i et informasjonsområde. Dette legger derfor et visst bånd på de enkelte AFIS-fullmektiger.

I BSL F er det gitt klare bestemmelser for hvordan radiosamband og rapporteringsrutiner med en AFIS-enhet skal fungere. Videre er prosedyrene i selskapets Flydriftshåndbok også dekkende for denne del av flygingen. HSL merker seg at disse bestemmelsene/prosedyrene ikke følges. HSL vil påpeke at de av selskapet fastlagte prosedyrer og myndighetenes bestemmelser er laget som sikkerhetsbarrierer for å forhindre kritiske situasjoner.

I selskapets prosedyrer blir det gjentatt at besetningen er pålagt uoppfordret å rapportere.

TILRÅDINGER (GJELDER BEGGE HENDELSENE)

1. Luftfartsverket tilrås å vurdere om det er nødvendig å innskjerpe bestemmelsene, eventuelt gjennom tilsyn å gi selskapets flygere en påminning om regelverket.
2. Selskapet operative ledelse bør gjennomgå prosedyrene i Flydriftshåndboken som dekker lokal flygeinformasjonstjeneste med flygerne.