

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 16/98

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 10. mars 1998

Luftfartøy

-type og reg.: DHC-8-103, LN-WIN / DHC-8-103, LN-WIJ
Radiokallesignal: WIF 711 / WIF 708
Dato og tidspunkt: 22. september 1997, kl. 1537 - 1555
Hendelsessted: Området syd for Mosjøen
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging
Værforhold: Mosjøen METAR kl. 1550: Vind: fra 140°, middel 3 kt. Sikt:
mer enn 10 km. Vær: regn. Skyer: overskyet i 2 500 ft. Temp/
duggpkt.: 5°C/3°C. QNH: 1 012 hPa
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: IMC
Reiseplan: IFR
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen

Informasjonskilder: Rapport fra vakthavende flygeleder Bodø ACC, vakthavende
AFIS-fullmektig Mosjøen, Voyage-Report fra fartøysjef
WIF-711, rapport fra fartøysjef WIF-708 samt HSLs egne
undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Situasjonen oppsto i forbindelse med at en DHC-8 fra Widerøes Flyveselskap, WIF 708 med avgangssted Trondheim Lufthavn Værnes, var på vei inn mot Mosjøen Lufthavn Kjørstad, samtidig som en annen DHC-8 fra samme selskap, WIF 711, tok av fra Mosjøen Lufthavn, med bestemmelsessted Brønnøysund Lufthavn Brønnøy.

WIF 708 hadde beregnet ankomsttid over Laksfors locator (LR) kl. 1549. LR er plassert 10 NM syd for Mosjøen Lufthavn, på innflygingstrekket til bane 34.

WIF 711 tok av fra Mosjøen Lufthavn kl. 1543 på bane 16, med beregnet ankomsttid over Ulvingen NDB (ULV) kl. 1553. ULV er plassert 10 NM nord for Brønnøysund Lufthavn. Distansen fra Mosjøen Lufthavn til ULV er 28 NM. ULV ligger 28 NM vest for LR. WIF 711 ba Mosjøen AFIS om trafikkinformasjon både før og etter avgang, i den hensikt å holde seg oppdatert med hensyn til posisjon og høyde på WIF 708. Idet WIF 711 klatret gjennom 5 000 ft, var WIF 708 i 7 000 ft og hadde en distanse fra Mosjøen Lufthavn på 18 NM.

Da besetningen på WIF 711 kontaktet Bodø ATCC ved passering av 5 000 ft, ble de gjort oppmerksomme på at Bodø ikke hadde radardekning i området på dette tidspunktet. De ble derfor forespurt om de "var klar av WIF 708". Dette ble så bekreftet av WIF 711. Bakgrunnen for dette var at Mosjøen AFIS hadde tatt initiativ overfor flygelederassistenten ved Bodø ATCC, til at WIF 708 sambandsmessig skulle overføres til Mosjøen etter at WIF 711 var klar av WIF 708. Denne beskjeden ble av ukjent årsak ikke videreformidlet til vakthavende flygeleder ved Bodø ATCC.

Fartøysjefen på WIF 711 var på dette tidspunkt kritisk til den trafikkinformasjon han hadde fått av Mosjøen AFIS og meddelte at han ville rapportere dette. WIF 708 landet på Mosjøen Lufthavn kl. 1555.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Informasjon fra Widerøes navigasjonskontor, samt utskrift av kommunikasjonen mellom de involverte enheter, viser at da WIF 711 klatret gjennom 5 000 ft og satte kurs mot ULV, må avstanden til WIF 708 ha vært ca. 11-12 NM, og med en høydeforskjell på ca. 2 000 ft. Utrekninger viser at ved en normal utført utflyging med en DHC-8-103 fra bane 16 på Mosjøen Lufthavn, med maksimal avgangsvekt, vil man bruke ca. 3 minutter, og tilbakelegge ca. 6 NM for å nå en høyde på 5 000 ft. I denne høyden skal man iht. selskapets utflygingsprosedyre for Mosjøen Lufthavn svinge vestover mot ULV NDB, altså 80-90° kursendring bort fra innflygingskursen til WIF 708.

Med hensyn til den manglende radardekningen i området på det aktuelle tidspunkt, var melding om dette sendt ut på NOTAM. Det var i så måte svært uheldig at hverken Mosjøen AFIS eller besetningen på WIF 711 var kjent med dette. Det er også klart at dersom Vega radar hadde vært i drift, ville det vært mulig å gi WIF 711 bedre og mer nøyaktig trafikkinformasjon enn hva som ble tilfelle her. Den mangelfulle koordineringen mellom flygeleder og flygelederassistent ved Bodø ATCC medførte også at flygeleder ikke hadde den nødvendige informasjon for å følge opp det situasjonsbildet som oppsto. Etter HSLs oppfatning var det ingen kollisjonsfare forbundet med denne situasjonen.

Bilag: Situasjonsskart.

