

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaib-n.org>

SL RAP: 15/2004

Avgitt: 19. mai 2004

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene er gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna 140, LN-ALO / Piper PA-39, N 39 CR
Dato og tidspunkt:	Søndag 15. februar 2004 ca. kl. 1300
Hendelsessted:	Stord lufthavn Sørstokken (ENSO)
Type hendelse:	Luftrafikkhendelse, nærpassering
Type flyging:	Privat / Privat
Værforhold:	Svak vind. CAVOK
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Antall om bord:	1 / 2+1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Besetning:	Fartøysjef LN-ALO Fartøysjef N 39 CR
-kjønn/alder:	Mann, 47 år Mann, 38 år
-sertifikat:	PPL-A CPL-A
-flygererfaring:	Ca. 645 timer totaltid, ca. 5 timer flygetid siste 90 dager Ca. 780 timer total flygetid
Informasjonskilder:	Skriftlig rapport fra begge fartøysjefene

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygingen med LN-ALO var første tur etter vinterlagring i hangar. Fartøysjefen på LN-ALO skriver i sin rapport blant annet følgende:

”Tok av fra bane 33 og foretok en rundtur på ca. 30 min. over Leirvikområdet. Sørstokken lufthavn var da ubetjent, og jeg rapporterte blindt på radio. Returnerte til flyplassen for å ta noen landingsrunder, før ”full stop landing”. Meldte ifra på radio som vanlig blindt før Sagvågområdet for noen ”touch and go”, og gjekk inn i en landingsrunde i fra sør til bane 33. Satte opp en normal descent, og da jeg passerte ca. 600 ft i en distanse på ca. ½ NM fra banen oppdaget jeg en Twin Commanche som hadde landet på bane 15 og var under utrulling etter landing. Foretok umiddelbart en sving til høyre og så da at radioen stod i posisjon B og frekvens 120.3, som er ukorrekt. Volumknapp var også innstilt på lavt nivå.

Korrigerte til Com. A som er 120.20 – ENSO og gjekk en ny landingsrunde med rapportering i forkant.”

Videre skriver fartøysjefen på LN-ALO at han skulle foretatt bedre kontroll av radioutstyr og innstilling før flyging. Radioutstyret hadde vært utmontert og lagret på et tørt sted over vinteren, og var plagget inn på plass før den aktuelle flyturen. Han har oppgitt at hovedårsaken til at han ikke oppdaget at han sendte på feil frekvens, var at plassen var ubetjent og at han ikke forventet respons på oppkallet. Som en mulig medvirkende faktor har han nevnt at frekvensvinduet på radio B kommer i skyggen av stikka, slik at man må bøye seg litt fremover for å se tallene.

Fartøysjefen på N 39 CR har i sin rapport skrevet at han fikk øye på LN-ALO på motsatt kurs, noe høyere enn eget luftfartøy, like før han passerte terskelen på bane 15. Han blinket med landingslysene og bestemte seg for å lande og holde til høyre. Alternativet var å avbryte innflygingen og svinge til høyre, mot skogen og VOR-installasjonen. LN-ALO startet sin ”go-around” og endret kursen like før N 39 CR landet. Da de passerte hverandre hadde N 39 CR rullet forbi oppstillingsplassen foran tårnet.

Fartøysjefen på N 39 CR har i sin rapport angitt at det var mulig kollisjonsfare ved denne hendelsen, mens fartøysjefen på LN-ALO har oppgitt at det etter hans vurdering ikke var kollisjonsfare.

Hele flygingen med LN-ALO foregikk i klasse G luftrom, der det ikke er krav om toveis radiosamband. I trafikkinformasjonssonen rundt flyplassen er det kun krav om toveis radiosamband i AFIS-enhetens tjenestetid.

Fra luftrafikkreglene (BSL F 1-1 § 2-13) siteres følgende utdrag av bestemmelser om vikeplikt:

”Når to luftfartøy som er tyngre enn luft nærmer seg en flyplass for å lande, har det luftfartøy som flyr lavest rett til å lande først....”

”Når to luftfartøy møtes på motsatte eller tilnærmet motsatte kurser slik at det er fare for sammenstøt, skal begge forandre sin kurs til høyre.”

Rullebanen på Sørstokken er ca. 1300 m lang og ligger 160 ft over havets nivå.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Fartøysjefene fikk øye på hverandre på et relativt sent tidspunkt, men konflikten løste seg på en smidig måte da LN-ALO foretok en unnamanøver mot høyre og avbrøt landingen mens N 39 CR landet. Det var god sikt. Ut fra foreliggende opplysninger mener kommisjonen at det ikke var kollisjonsfare forbundet med denne hendelsen.

Budskapet om at man må holde god utkikk fra luftfartøy, spesielt i områder rundt flyplasser, kan ikke gjentas for ofte. Hendelsen illustrerer også viktigheten av å være ekstra påpasselig med radioinnstilling når man ”sender blindt” og ikke har mulighet til å få bekreftet funksjonaliteten før avgang.