

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

SL RAP: 7/2004

Avgitt: 4. mars 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 påkrevet.

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

Luftfartøy

-type og reg.:	DHC 8-300, LN-WFE / Cessna 182, LN-ASS
Operatør:	Widerøes Flyveselskap / Klubb
Radiokallesignal:	WIF 307 / LN-ASS
Dato og tidspunkt:	24. mai 2000, kl. 1747
Hendelsessted:	Torp kontrollsone (CTR), ca. 3 NM syd for Sandefjord lufthavn Torp (ENTO)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, nærpassering
Type flyging:	Ervervsmessig, ruteflyging / privat (klubb)
Værforhold:	ENTO METAR kl. 1750. Vind: 280° 10 kt, varierende mellom 230° og 330°. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: spredte skyer i 3 000 ft. QNH: 1003 hPa
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR / VFR
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra begge fartøysjefer, rapport fra vakthavende flygeleder og sjefflygeleder ved Torp kontrolltårn (TWR), rapport fra vakthavende flygeleder ved Oslo kontrollsentral (ATCC) sektor Farris og sjefflygeleder Oslo ATCC, samt HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted syd for ENTO, og involverte WIF 307, en DHC 8 fra Widerøes Flyveselskap under utflyging fra ENTO på vei til København lufthavn Kastrup (EKCH) og LN-ASS, en Cessna 182 underveis fra Rakkestad flyplass til Lista flyplass (ENLI). Kl. 1736 sjekket fartøysjefen på LN-ASS inn på radiofrekvensen til Torp TWR og rapporterte vest for Tønsberg. Han ba samtidig om å krysse kontrollsonen i 2 500 ft og fly mot Larvik. LN-ASS var utstyrt med transponder, og denne var satt til Mode C. Vakhavende flygeleder bekreftet radarkontakt, og ga klarering i henhold til forespørselen fra fartøysjefen på LN-ASS. Fartøysjefen ble bedt om å rapportere Larvik. Han leste tilbake klareringen og korrigererte samtidig sin første melding, med at han faktisk var like øst for Tønsberg.

Kl. 1739 kalte besetningen på WIF 307 opp tårnet og ba om klarering til EKCH. De fikk klarering til EKCH via "Standard Instrument Departure" (SID) ARTOR 1S. Denne utflygingen innebar avgang på rullebane (RWY) 18 og utklatrning på sydlig kurs. WIF 307 ble gitt avgangsklarering kl. 1742, uten at besetningen fikk trafikkinformasjon om LN-ASS som ville komme til å krysse syd for ENTO på sydvestlig kurs. I forbindelse med utflyging i henhold til SID fra ENTO, skal besetningene kontakte Oslo ATCC sektor Farris umiddelbart etter avgang. WIF 307 tok av kl. 1743. Kl. 1744 oppdaget vakhavende flygeleder konflikten som var i ferd med å utvikle seg mellom LN-ASS og WIF 307. Han instruerte umiddelbart fartøysjefen på LN-ASS om å svinge sydover, på grunn av WIF 307 som klatret ut mot syd og på kryssende kurs. Fartøysjefen etterfulgte instruksjonen og rapporterte at han ikke hadde visuell kontakt med WIF 307. Flygelederen forsøkte også å kontakte besetningen på WIF 307, men de hadde i henhold til SID skiftet frekvens til sektor Farris. Vakhavende flygeleder på sektor Farris hadde også sett konflikten mellom de to flyene og informerte besetningen på WIF 307 om LN-ASS. Han spurte også besetningen om de hadde fått trafikkinformasjon om LN-ASS før avgang, hvilket de svarte benektende på. Han ga umiddelbart besetningen behørig trafikkinformasjon, og besetningen bekreftet raskt at de hadde visuell kontakt med LN-ASS. Denne informasjonen ble også videreformidlet til fartøysjefen på LN-ASS via tårnet på ENTO. WIF 307 passerte på kryssende kurs, like foran og over LN-ASS kl. 1747, med en vertikal avstand på 200-300 ft.

LN-WFE (WIF 307) var på hendelsestidspunktet ikke utstyrt med luftbåren kollisjonsvarslingssystem (TCAS).

Samtlige involverte rapporterte hendelsen til HSL i henhold til gjeldende bestemmelser.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at det forelå en mulig kollisjonsfare ved denne hendelsen. Det forelå på et tidlig tidspunkt en åpenbar konflikt, uten at vakhavende flygeleder i tårnet på Torp reagerte på dette. Han hadde en situasjon hvor LN-ASS ville krysse fra øst mot vest like syd for rullebanen, samtidig som WIF 307 ble gitt avgangsklarering for utflyging mot syd. Situasjonen burde ha vært oversiktlig på bakgrunn av tilgjengelig radarbilde, samtidig som det også var gode siktforhold.

Vakhavende flygeleder bekreftet overfor fartøysjef på LN-ASS at han hadde radar kontakt, og påtok seg med dette å yte radartjeneste. Det har fremkommet at dette egentlig ikke var flygelederens hensikt, men at uttrykket "radar contact" var ment som en bekreftelse på riktig posisjon for LN-ASS. Med den store trafikkmengden som var gjeldende på hendelsestidspunktet ville det ha vært naturlig ikke å yte radartjeneste til LN-ASS. Dette i henhold til RFL 1, kapittel 8, avsnitt 10, som omhandler bruk av radar i kontrolltårn. I denne sammenhengen er det viktig å være oppmerksom på at fraseologien "radar contact" kan gi flygere inntrykk av at de er under kontinuerlig radarovervåking, med det resultat at årvåkenheten kan bli redusert.

En viktig årsaksfaktor til hendelsen var manglende trafikkinformasjon til de involverte luftfartøyer. Gjeldende regelverk på hendelsestidspunktet presisterte at relevant trafikkinformasjon skulle gis til begge luftfartøyer ved en

eventuell konflikt, med prioritet til det luftfartøyet som best kan nyttiggjøre seg informasjonen. Dette ble ikke gjort ved denne hendelsen. Videre ville det i henhold til regelverket vært mulig å instruere besetningen på WIF 307 til å forbli på frekvensen for Torp TWR inntil konflikten var avverget. Denne muligheten ble heller ikke benyttet. Sjefflygeleder på Torp skriver i sin rapport at det ved forstyrrende sollys eller refleksjoner kunne være vanskelig å lese radarskjermen i tårnet. Dette er forhold som i ettertid er eliminert, da lufttrafikkjenesten på Torp har flyttet inn i ny tårnbygning.

HSLB anser at to viktige årsaksfaktorer bidro til at denne hendelsen inntraff, mangelfull trafikkplanlegging og manglende konfliktsøk fra vakthavende flygeleders side. Forskriftsmessig trafikkinformasjon til de involverte luftfartøyer ville også, etter HSLBs oppfatning, bidratt til å forhindre at situasjonen oppsto.

Årvåkenhet fra vakthavende flygeleder på sektor Farris, bidro til at besetningen på WIF 307 fikk visuell kontakt med LN-ASS like før passering.