

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

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

SL RAP: 38/2004

Avgitt: 01. november 2004

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

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

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28-140, LN-BFK /
Neico Aviation Lancair 320, LN-SHA

Dato og tidspunkt: Torsdag 27. mai 2004 kl. 1216

Hendelsessted: Sluttinnlegget til rullebane 30 Kjeller flyplass (ENKJ)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, nærpassering

Type flyging: Privat (klubb) / privat

Værforhold: Gardermoen METAR kl. 1220:
VRB04 9999 FEW045 SCT050 14/04 Q1018

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Antall om bord: 2 / 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen	LN-BFK	LN-SHA
-kjønn/alder:	Mann, 59 år	Mann, 69 år
-sertifikat:	PPL-A	PPL-A
-flygererfaring:	Totalt 195 t, 100 t på typen	Totalt 595 t, ca. 100 på typen

Informasjonskilder: "Rapport om lufttrafikkhendelse" (NF-0148)
fra fartøysjef LN-BFK og HSLBs egne undersøkelser

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-SHA utførte flyging på en VFR reiseplan fra Bergen lufthavn Flesland (ENBR) til Kjeller flyplass og passerte rapporteringspunktet Ullevålseter kl. 1209. Fartøysjef LN-SHA hadde innhentet forhåndstillatelse hos flyplassjefen dagen før og bekreftet at han var kjent på Kjeller. LN-BFK utførte lokal flyging på en VFR reiseplan og passerte rapporteringspunktet Sørumselva kl. 1212. Tårnet på Kjeller flyplass var bemannet i perioden rundt hendelsen. Det ble gitt informasjon om lokal trafikk og andre forhold til begge involverte luftfartøyer og to andre luftfartøyer i den aktuelle

perioden. De andre luftfartøyene var avgående fra Kjeller og ble ikke berørt av hendelsen. Da LN-SHA og LN-BFK sjekket inn på tårnfrekvensen 119.100 MHz opplyste tårnbetjenten at rullebane 12 var i bruk og at QNH var 1018. Begge fartøysjefer kvitterte for dette og uttrykte intensjon om ankomst for landing.

Da et annet luftfartøy (LN-ABK, ikke involvert i nærpasseringen) startet taksing for avgang ba tårnbetjenten på Kjeller kl. 1212 om ny posisjonsrapport fra LN-SHA. Fartøysjefen oppga venstre medvindslegg for rullebane 12. Tårnbetjenten observerte da LN-SHA på venstre medvindslegg rullebane 30. For å lette trafikkavviklingen foreslo han for fartøysjefen i LN-ABK at man skiftet til rullebane 30. Fartøysjefen i det avgående luftfartøyet aksepterte dette og tårnbetjenten informerte LN-BFK om skiftet og indikerte det samme for LN-SHA med frasen ”da forstår jeg du fortsetter å gjøre landingsrunde for tre null”. Fartøysjef LN-SHA kvitterte for dette med ”fortsetter landingsrunde for tre null lima hotel alfa”.

Etter dette tok LN-ABK av fra Kjeller med kurs for Oslo. Tårnbetjenten mistet LN-SHA ut av syne og ba om ny posisjonsrapport. Fartøysjefen svarte med ”south of the field over innsjø”, som tårnbetjenten oppfattet måtte være nordenden av Øyeren. Tårnbetjenten oppfattet LN-SHA som først i trafikkmønsteret og utstedte ”runway free” kl. 12:14:17. Deretter forsøkte tårnbetjenten å fastslå om fartøysjefene på LN-BFK og LN-SHA så hverandre. De rapporterte begge at de ikke hadde den andre i syne. Begge flyene fortsatte flygingen mot flyplassen. Tårnbetjenten så ikke LN-SHA og spurte aktivt for å prøve å fastslå hvor langt ute LN-SHA var på sluttinnlegget. Han var klar over muligheten for konflikt på sluttinnlegget og advarte begge pilotene med bruk av ikke-standard fraseologi: ”(...) men dere får holde øya ute så dere ikke flyr på hverandre på finalen her”.

Kl. 1216 krysset LN-SHA foran LN-BFK fra venstre mot høyre på sluttinnlegget til rullebane 30. Dette ble observert av tårnbetjenten. Fartøysjef LN-BFK så LN-SHA, men rakk ikke å foreta unnvikelsesmanøver. Fartøysjef LN-SHA så ikke LN-BFK. Radarutskrift fra Avinor viser at flyene passerte hverandre med minste avstand 0.4 NM og 200 fot på trekk som krysser hverandre med ca. 45 grader vinkel. Passeringen skjedde på sluttinnlegget 1.5 NM fra rullebaneterskel 30 i 1 000 fot høyde.

Kjeller flyplass ligger 22 km utenfor Oslo sentrum og er en stor base for småflyaktivitet i hovedstadsområdet. Ca. 70 småfly holder til på flyplassens sivile del. Flyplassen eies og drives av Forsvaret. Sivile fly som ikke har fast tilhold på flyplassen må be om forhåndstillatelse for hver flyging (PPR – Prior Permission Required). En tårnbetjent driver bakkestasjonen ”Kjeller Aerodrome” og utøver en ikke-standardisert flygeinformasjonstjeneste ved bruk av AFIS-fraseologi. Dette er anmerket i AIP Norge under ENKJ AD 2.23 Annet. Prosedyrer for trafikkavvikling er beskrevet i AIP Norge ENKJ AD 2.20 Lokale trafikkregler. Fra dette punkt siteres:

”Militære fly har prioritet på flyplassen. Vennligst følg henvisninger fra ”Kjeller Aerodrome”.

Grunnen til dette er at Luftforsvarets fly og helikoptre trafikkerer flyplassen på vei til og fra vedlikeholdsverksted og at testflyginger foretas fra Kjeller.

Den sivile aktiviteten ved Kjeller flyplass er organisert gjennom Kjeller Aero Senter (KAS) som innehar konsesjon til drift av flyplassen til sivile formål. KAS er et aksjeselskap der aksjonærene består av flyklubber, forbund og interesseforeninger med tilknytning til Kjeller og luftfartsmiljøet i omegnen. Daglig drift forestås av en ansatt flyplassjef. Gjennom tildelingen av konsesjonen har Luftfartstilsynet stilt en rekke krav som må overholdes ved bruk av flyplassen til sivile formål. For

å tilfredsstillende disse har KAS utarbeidet operative prosedyrer som er gjengitt i "Driftshåndbok for sivil bruk". Denne er tilgjengelig på KAS sine Web-sider www.kjellerflyplass.no. Fra denne siteres:

"Alle som skal benytte Kjeller flyplass plikter å gjøre seg kjent med relevant informasjonen (sic) gitt i AIP og i denne Driftshåndboken." (pkt. 4.3)

"Prosedylene skal normalt benyttes ved all flyging, så fremt ikke annet blir anbefalt av Lufttrafikk-tjenesten (Kjeller "tårn"). (...) Fartøysjefen plikter å rette seg etter anvisninger fra Kjeller "tårn" eller flyplassjefen." (pkt. 5.1)

Videre presenteres luftrommet rundt flyplassen og trafikkmønster som skal følges ved inn- og utflyging. Prosedyrene er mer omfattende og inneholder flere opplysninger enn hva som er publisert i AIP Norge. En prosedyre (pkt. 5.7.5) for atskillelse av ankommende flyginger på rullebanen med bruk av såkalte "Key-Point" og "Entry-Point" var beskrevet i driftshåndboken som gjaldt på hendelsestidspunktet, men ikke i AIP. Også pkt. 5.8 er av interesse og herfra siteres:

"Det gis informasjonstjeneste til alle brukere, men tjenesten er tilpasset militær luftfart og har ikke status som sivil AFIS-tjeneste.

"Tårnet" vil til en viss grad gi anmodninger til flyvninger i området, spesielt dersom det er aktiv militær trafikk. Disse anmodningene skal følges dersom det ikke går ut over sikkerheten."

Kart i AIP Norge og Jeppesen Bottlang Airfield Manual er forholdsvis like i mengden informasjon som presenteres. Begge har skrevet ned korte versjoner av lokal trafikkprosedyre innenfor gitte rapporteringspunkter og en oppfordring om å ha samband med "Kjeller Aerodrome" ved flyging i og under 2 000 fot. Ingen kart viser eller beskriver Key-Point og Entry-Point.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at det forelå reell kollisjonsfare mellom LN-BFK og LN-SHA.

Hendelsen omhandler VFR-flyginger utenfor kontrollert luftrom der flygere ikke ser annen trafikk tidlig nok til at en kontrollert og sikker unnamanøver kan foretas. Slike hendelser er tidligere undersøkt av HSLB og nylig presentert blant annet i SL RAP 1/2004 og 15/2004. For utredning om regelverk og fartøysjefens plikter i denne sammenheng vises til de nevnte rapportene. For utredning om lokale forhold knyttet til luftrommet over Kjeller flyplass vises til SL RAP 14/2004.

Havarikommisjonen ønsker ved denne hendelsen å fokusere på prosedyrer for trafikkavvikling og bakkestasjonens informasjonstjeneste som praktiseres ved Kjeller flyplass.

Havarikommisjonen er av den oppfatning at alle opplysninger som er nyttige og nødvendig for en sikker og effektiv bruk av flyplassen for sivile brukere skal være tilgjengelig i AIP Norge. Videre bør en organisert flygeinformasjonstjeneste utøves basert på standarder for slik tjeneste, slik som AFIS-tjenesten ved andre flyplasser i Norge. HSLB er kjent med at KAS, Forsvaret og Luftfartstilsynet har arbeidet med å oppgradere tjenesten til AFIS. Dette ville naturlig medføre opprettelse av Traffic Information Zone (TIZ) rundt flyplassen slik at to-veis samband blir påbudt. Etter innføring av trafikkbegrensning gjennom konsesjonstildelingen i 2003 er antallet

flybevegelser redusert så mye at KAS og Forsvaret ikke lenger anser det hensiktsmessig å arbeide med innføring av AFIS ved Kjeller flyplass.

HSLB har gjennom undersøkelsen av denne hendelsen sett at en konflikt oppstod mellom to luftfartøyer der den ene fartøysjefen var kjent med flyplassen og den andre var på gjennomreise og hadde benyttet flyplassen kun 2-3 ganger tidligere. Fartøysjefen på LN-SHA har overfor HSLB gitt uttrykk for at han oppfattet tjenesten gitt av Kjeller aerodrome som svært uvant. Videre reagerte han på at det ble benyttet stedsnavn som ikke korresponderte med publiserte rapporteringspunkter eller geografiske navn i kart i AIP Norge. Havarikommisjonen kan forstå at enkelte oppfordringer og meldinger gitt fra tårnbetjenten kunne oppfattes som instruksjoner og at betydningen av disse ble feiltolket. Tårnbetjenten kan ikke lastes for dette da han forsøkte å avverge situasjonen som han forutså. Fartøysjefene viste ikke nok initiativ til konfliktløsning selv om det burde være klart for dem at situasjonen var konfliktfylt og at de kunne møtes på sluttinnlegget fra hver sin base-leg.

Havarikommisjonen har tidligere (SL RAP 14/2004) oppfordret Kjeller Aero Senter om å samarbeide med Avinor om en oppdatering av informasjonen i AIP Norge og finner det nå nødvendig å fremme en tilråding. En slik oppdatering bør inkludere alle prosedyrer som er av betydning for flyging til, fra og ved Kjeller. Videre bør kartmaterialet gjennomgås med tanke på navngiving av geografiske steder som tettsteder og innsjøer dersom slike navn rutinemessig blir benyttet av flygere. Det er HSLB sin oppfatning at Web-sider er en fornuftig distribusjonsform som øker tilgjengeligheten til informasjon, men at faste prosedyrer ikke kan publiseres utelukkende på Web-sidene.

SIKKERHETSTILRÅDINGER

HSLB tilrår at Kjeller Aero Senter tar kontakt med Avinor for å oppdatere informasjon om Kjeller flyplass og inkludere alle prosedyrer og stedsnavn knyttet til flyging til, fra og ved flyplassen i AIP Norge. (SL tilråding nr. 44/2004)