

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 23/99

Avgitt: 14. september 1999

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28RT-201, LN-BGZ

-motor: Continental TSIO-360-FB

Radiokallsignal: LGZ

Dato og tidspunkt: 28. april 1999, kl. 1530

Hendelsessted: Syd-Øst for Varhaug, Rogaland fylke

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, under VFR-flyging kom flyet inn i IMC

Type flyging: Privat (Klubb)

Værforhold: IGA PROG 281200-282100UTC APR 99 ENSV FIR

COSTAL AND FJORD AREAS SOUTH OF
HARDANGERFJORDEN

WIND SFC.....:W-NW/10-20KT LOC 25KT COT S-PART

WIND 2000FT:NW/20-30KT

WIND FL70....:290-320/30-40KT

WX.....:FG/BR SCT DZ/BR, 0,5-1KM IN FG

BECMG +10KM, IMPROVING FROM N

CLD.....:SCT/BKN 0500-1500FT,

LOC BKN/VV 0100-0500FT

BECMG SCT/BKN 1500-3000FT,

FIRST N-PART

0 ISOTHERM...:2000FT-FL050, HIGHEST S-PART

ICE.....:FBL/NIL

TURB.....:FBL

IGA PROG 281200-282100 ENSV FIR COASTAL AND
FJORD AREAS HARDANGERFJORDEN TO STAD:

VMC

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: VFR

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn: Mann
-alder: 54 år
-sertifikat: PPL-A
-flygererfaring: 207 timer flygetid

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, rapport fra flygeleder Sola kontrolltårn, lydbåndutskrift, detaljert værinformasjon og HSL egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen ankom Kristiansand lufthavn Kjevik kl. 1045, hvor han innhentet værinformasjon. Den informasjonen han mottok indikerte at det var dårlig flyvær i området Egersund - Stavanger, og avgangen ble utsatt. Senere METAR og TAF indikerte at bedring var på gang. Fartøysjefen fylte etterhvert ut reiseplan for avgang satt til kl. 1425. Planen var å fly VFR langs kysten opp til Bergen lufthavn Flesland.

Avgang fant sted kl.1426. Flygingen forløp normalt opp til området rundt Egersund. Der ble værforholdene dårlige, med lavt skydekke og begrenset sikt. Fartøysjefen kom inn i IMC og fikk etter en tid med kommunikasjonsvanskeligheter kontakt med Sola radar. Enheten ga ham assistanse og fikk ham på rett kurs ut mot kysten hvor det etter hvert igjen ble VMC. Fra Varhaugområdet forløp flygingen normalt frem til Flesland. I den mest kritiske fasen var det fare for kollisjon med terrenget i området øst for Varhaug.

Fartøysjefen skriver i sin rapport til HSL:

”Onsdag den 28.04 skulle jeg returnere fra Kjevik til Flesland. Meteorologen ble besøkt første gang ca. kl. 0845 UTC for innhenting av METAR/TAF og IGA prognose for strekningen Kjevik/Flesland C/W. Denne viste så dårlige værforhold nord for Egersund at reisen ble utsatt i påvente av bedre vær. Neste METAR/TAF og IGA utstedt 1135 UTC (vedlagt) viste bedring i været i Bergensområdet, men fortsatt dårlig ved Rogaland, men i følge meteorologen bedring etter hvert. Nav. plan og reiseplan ble utfylt med avgang satt til kl. 1230 UTC, beregnet totaltid til 1:40 og endurance på 5 timer. Avgang Kjevik kl. 1225 UTC for sjekkpunktene Søgne/Lista/Egerøy/Klepp/Føyeno/Horgefj./ENBR.

Da jeg nærmet meg Presteskjær light, så jeg at det tyknet til lenger fremme og descended fra 2 500 – 1 000 ft og begynte å kalle opp Sola radar. Fra tidligere vet jeg at det er vanskelig å få radioforbindelse med Sola i lav høyde i dette området til en har passert Egersund. Fortsatte nordover til Egersund da det begynte å tykne til med dårlig sikt. Jeg valgte derfor å snu sørover til bedre forhold og forsøkte videre å få kontakt med Sola for å meddele at jeg ville returnere til Kjevik hvis ikke forholdene var bedre lenger nord. Etter å ha tatt noen runder ved Sokndal mente jeg det lettet noe i nord og vendte igjen nordover for å passere Egersund i håp om radiokontakt med Sola. Ved passering Egersund forverret forholdene seg igjen med vanskeligheter med å orientere seg i forhold til

underliggende terreng. Jeg sirklet rundt noen ganger for å finne Kvasheim light. Underliggende terreng hadde jeg i korte perioder uten å kunne se kystlinjen. Da jeg så at jeg var kommet innover land steg jeg opp til 2 500 ft og fikk deretter melding fra Sola radar, som jeg nå hadde forbindelse med, at jeg var kommet for langt øst mot Bjerkreim og hadde høyereliggende terreng øst for meg. Ved hjelp av Sola kom jeg tilbake til kystlinjen, hvor det klarnet opp med gode VFR-forhold videre nordover til Bergen.

Jeg tar til underretning:

- at jeg ikke ventet lenger i Kjevik til jeg hadde VFR-forhold i gjeldende område i henhold til BSL-D om planlegging av flyging.
- at jeg ikke returnerte ved Presteskjær light som først meningen var.”

Rapport fra flygeleder ved Sola kontrolltårn:

”Hendelsen gjaldt LNBGZ som var VFR på FPL fra ENCN til ENBR. Vi hadde fått dep. kl. 1226 UTC. Vi såg den på radaren første gang ca. 10 NM sør av Lista. Jeg hadde med meg aspirant som satt og jobbet. Pga. dårlig radardekning i lav høyde i det aktuelle området forsvinner han fra radaren og blir borte en god stund. Han har ennå ikke kalt oss opp på 119,6.

Aspiranten spør om assistenten kan ringe ENLI og sjekke om den kan ha landet der pga. dårlig vær. Vi fikk ikke noe svar fra ENLI. Været her på Sola hadde vært dårlig hele dagen, med et skydekke på ca. 400 ft. Men i dette tidsrommet var det i ferd med å brette opp nord og nordvest av plassen.

Vi hadde et helikopter LNORA som tok av fra ENZV kl. 1302 og gitt SVFR ut av Sola CTR og skulle til Jøssingfjord. Han tok ikke kontakt med oss på 119,6. Vi regnet med at han nok var for lavt, men det viste seg at han hadde hatt noen radioproblem underveis til Jøssingfjord. Han hadde hørt oss på 119,6 og fikk med seg at det var motgående trafikk VFR som hadde litt problemer med å orientere seg. Dette sa han på telefon til ENZV TWR som han tok kontakt med etter at han landet i Jøssingfjord.

LNBGZ kalte oss opp første gang når han passerte Egersund i 600 ft. Vi såg han ikke på radaren. Han fikk informasjon om LNORA, men vi visste ikke hvor han befant seg.

Vi begynte å lure når han dukket opp på radaren øst av Varhaug med kurs østover. Dette er midt i innflygingen til bane 36, som var i bruk på ENZV. Han hadde gitt beskjed på radio at han ville gå langs kysten.

Vi hadde slått inn koden som vi fikk på dep-meldingen, så han kom opp med kallesignal LNBGZ på radaren. Han ble ikke identifisert pga. dårlig radardekning i området. Det ble da spurt om hans intensjoner. Vi fikk ikke noe skikkelig svar, men på spørsmål igjen opplyste piloten at det var vanskelig å orientere seg pga. tåka.

Til tross for flere forsøk på å få han vestover mot kysten og lavere terreng, så det ut til at han fortsatte østover. På det nærmeste så det ut til at han var ca. 1 500 ft

climbing ca. 1,5 NM fra Bjerkreimsenderen som er 2 248 ft, med kurs rett mot Bjerkreimsenderen. Hadde ikke han da svingt vestover med en gang ville faren for kollisjon med terreng vært stor.

Han kom seg ut mot kysten og etter en stund fikk han kystlinjen i sikte. Han hadde nå klatret til 2 400 ft. Han ble etter hvert VMC og ville fortsette til ENBR.”

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Dersom fartøysjefen hadde ventet med sin avgang ytterligere noen tid, ville han ha fått den varslede værforbedringen under flygingen til Bergen.

Når fartøysjefen allikevel startet flygingen så tidlig, anser HSL at fartøysjefen skulle ha vendt om ved Egersund da han kom inn i vær som var uegnet til fortsatt VFR-flyging. Fra Egersund burde han ha returnert til Kjevik (eller Lista), og der avvartet værforbedring.

Flygelederen ved Sola radar gjorde en god innsats i å hjelpe fartøysjefen, som var kommet i en vanskelig og farlig situasjon. Denne type hendelse legger store beslag på angjeldende radiofrekvens og kan også bidra til å trekke flygelederens oppmerksomhet bort fra annen kontrollert IFR-trafikk.

