

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 14/99

Avgitt: 14. juli 1999

Luftfartøy

-type og reg.: Boeing 737-400, LN-BRI / Motorglider (S210), D-KGCV
Radiokallsignal: BRA 412 / D-CV
Dato og tidspunkt: 2. august 1998, kl. 1433
Hendelsessted: I innflygingssektoren til rullebane 25, 7-10 NM nordøst av Ålesund lufthavn Vigra
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse
Type flyging: Ervervsmessig, regelbundet / Privat
Værforhold: ENAL METAR kl. 1420. Vind: 330°/06 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få skyer i 1 500 ft, spredte skyer i 3 500 ft.
Temp./doggpkt.: 14°C/10°C. QNH: 1019 hPa
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: IMC / VMC
Reiseplan: IFR / VFR
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjef på BRA 412, rapport fra lufttrafikkjentesten og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Bra 412 var på vei fra Oslo lufthavn Fornebu til Ålesund lufthavn Vigra, og hadde mottatt innflygingsklarering for ILS til rullebane 25, via NEVIG 1 Arrival. Motorglider D-KGCV var på vei fra Ørland flystasjon til Stavanger lufthavn Sola, og fløy VFR langs kysten. D-CV sjekket inn på Vigra tårn kl. 1423, og rapporterte 21 NM nordøst for Vigra i 3 000 ft, med en kurs på 235°.

Kl. 1430 rapporterte besetningen på BRA 412 Tautra (et rapporteringspunkt på NEVIG 1 Arr.) og fikk samtidig bekreftet posisjonen til D-CV, som da var 10 NM fra Vigra, i innflygingssektoren til rullebane 25.

Kl. 1432 rapporterte besetningen på BRA 412 at de var etablert på ILS til rullebane 25, og D-CV ble bedt om å rapportere distanse fra Vigra. Fartøysjefen på D-CV rapporterte 7 NM. På dette tidspunkt ble det klart at D-CV lå mellom BRA 412 og Vigra, på samme trekk og i tilnærmet samme høyde. Avstanden mellom flyene må på dette tidspunktet ha vært i størrelsesorden 5 til 8 NM, og med BRA 412 i langt større hastighet.

Kl. 1433 brøt BRA 412 gjennom skydekket i 2 500 ft, og fikk flyplassen i sikte. D-CV lå da fortsatt i 3 000 ft. Noen minutter senere rapporterte fartøysjefen på D-CV at han hadde flyplassen i sikte, og kunne også bekrefte at han så BRA 412 på finalen. Minsteavstand mellom flyene ble anslått til å ha vært 2 til 4 NM. Bra 412 landet kl. 1437.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det synes helt klart at hastigheten til D-CV ble feilberegnet av lufttrafikkjentesten, og at dette bidro til at luftfartøyene kom svært nær hverandre. Det ble på et tidspunkt beregnet at D-CV ville være rett over flyplassen idet BRA 412 etablerte seg på ILS 25. I realiteten var D-CV fortsatt i en avstand av 7 NM fra flyplassen på dette tidspunkt. Denne beregningen gjorde også at det ikke ble ansett som hensiktsmessig å omrute D-CV til å følge VFR-Routes Light Aircraft.

Hendelsen fant sted i luftrom klasse D, hvor det ikke er krav til separasjon mellom VFR og IFR trafikk. "Atskillelse" mellom luftfartøyer i klasse D luftrom oppnås ved trafikkinformasjon, slik at fartøysjefene selv sørger for behørig avstand til annen trafikk basert på mottatt informasjon. Besetningen på BRA 412 kunne således ha valgt å ikke passere gjennom høyden til D-CV, før dennes posisjon var klarlagt.

Det var en del skyer i området, så vakthavende flygeleder valgte å la D-CV fly i henhold til ønsket trekk, for å unngå at han skulle komme inn i IMC. Det viste seg da også at D-CV måtte svært nær, før fartøysjefen fikk plassen i sikte. Hyppig trafikkinformasjon til besetningen på BRA 412 om posisjonen til D-CV bidro etter alt å dømme til at ikke hendelsen fikk et mer alvorlig utfall.

Det viser seg at det kan være svært vanskelig å beregne hastigheten på typer luftfartøy som motorglidere, mikrolett, experimental og liknende. Det vil derfor etter HSLs oppfatning være en fordel å forespørre fartøysjef om bakkehastighet og flygehastighet. I den grad de har mulighet for å oppgi hastighet vil beregningsgrunnlaget for å planlegge trafikkavviklingen være langt mer nøyaktig, og bidra til å unngå hendelser som denne.

Bilag: STAR og IAC til rullebane 25 Vigra.

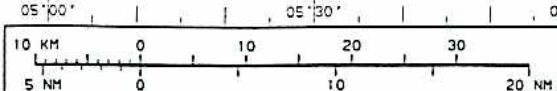
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO



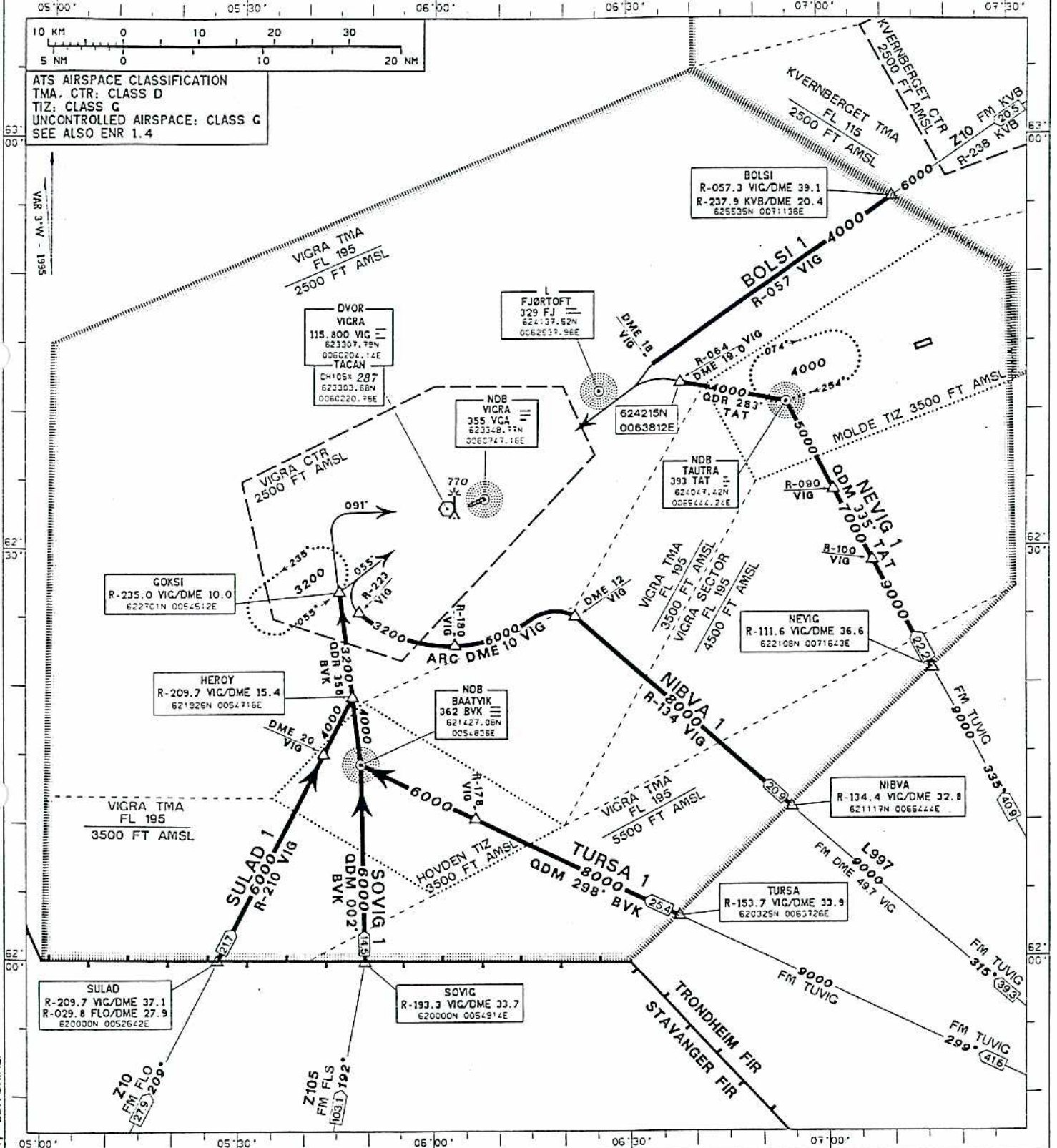
BRG, TR AND RDL ARE MAGNETIC
ALT AND ELEV ARE IN FEET
DIST IN NAUTICAL MILES

TWR 119.850
118.100
ATIS 128.650
APP 119.850

RWY 07/25
ÅLESUND/VIGRA
NORWAY



ATS AIRSPACE CLASSIFICATION
TMA, CTR: CLASS D
TIZ: CLASS G
UNCONTROLLED AIRSPACE: CLASS G
SEE ALSO ENR 1.4

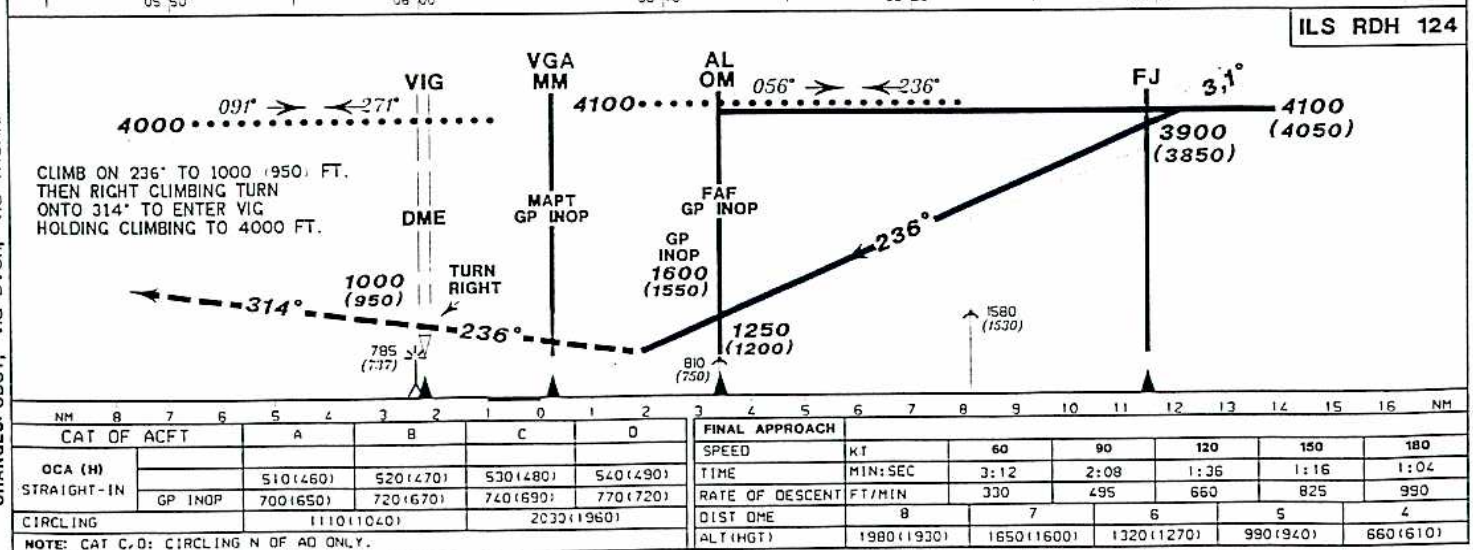
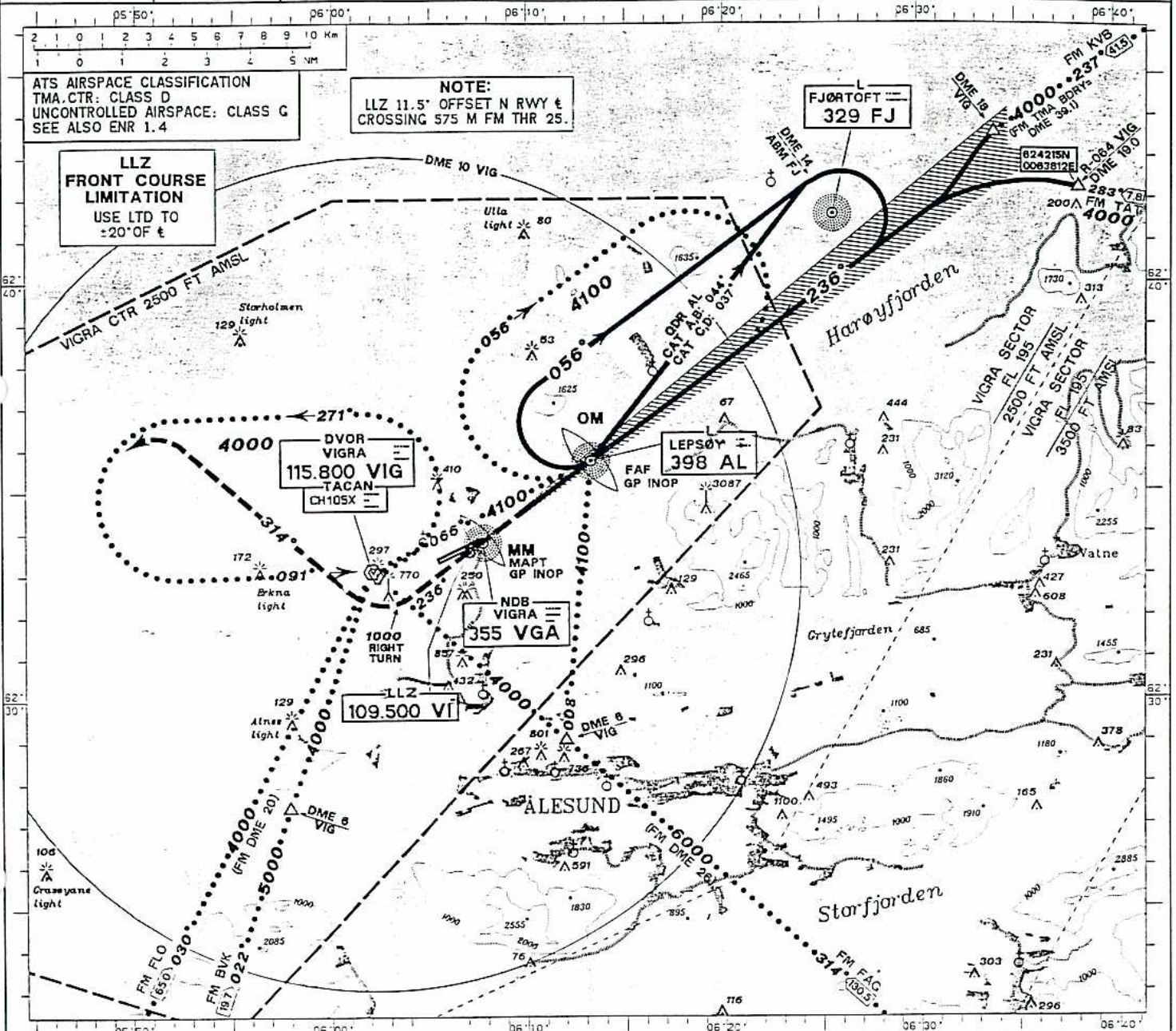


BOLSI	625535N	0071136E	R-057.3 VIG DME 39.1 / R-237.9 KVB DME 20.4
GOKSI	622701N	0054512E	R-235.0 VIG DME 10.0
HEROY	621926N	0054716E	R-209.7 VIG DME 15.4
NEVIG	622108N	0071643E	R-111.6 VIG DME 36.6
NIBVA	621117N	0065444E	R-134.4 VIG DME 32.8
SOVIG	620000N	0054914E	R-193.3 VIG DME 33.7
SULAD	620000N	0052642E	R-209.7 VIG DME 37.1 / R-029.8 FLO DME 27.9
TURSA	620325N	0063726E	R-153.7 VIG DME 33.9
TUVIG	614447N	0075557E	R-134.4 VIG DME 72.0

STAR DESCRIPTION OVERLEAF.

CHANGES: MIN ALT ON 1997, EDITORIAL

INSTRUMENT APPROACH CHART-ICAO 1:275000		HGT RELATED TO THR 25 ELEV 48 FT. CIRCLING HGT RELATED TO AD ELEV 69 FT. ALTITUDE, ELEVATION AND HGT IN FT. BEARINGS ARE MAG.	TWR	APP	VDF	ATIS	ÅLESUND VIGRA NORWAY ILS-25
			119.850 118.100 (122.100)	-	119.850 118.100 (122.100)	128.650	
			TA 5000	VAR 3°W (1995)			



Permission LE2 - 2346 Norwegian Mapping Authority

LIG15

CHANGES: OBST., VIG DVOR, VIG TACAN