

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 37/2000

Avgitt: 07.08.2000

Luftfartøy

-type og reg.: Boeing 737-500, LN-BRR
Radiokallesignal: Braathens BU 267
Dato og tidspunkt: 28. november 1999, kl. 1235
Hendelsessted: 22 NM nord-øst av Bodø, FL 240
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, nærpassering av værballong
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging
Værforhold: Mer enn 10 km sikt over skyer
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR
Antall om bord: Ukjent
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Fartøysjefen
-kjønn/alder: Mann, alder ukjent
-sertifikat: ATPL-A
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, rapport fra Luftfartsverket Nordland og HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

BU 267 var på rute fra Trondheim lufthavn Værnes til Narvik/Harstad lufthavn Evenes. Under nedstigning gjennom FL 240, 22 NM nord-øst for Bodø, passerte flyet en værballong med mindre enn 10 meters klaring. Bodø Control var ikke kjent med ballongen.

Værtjenestekontoret ved Bodø lufthavn opplyser at radiosondeballonger (værballonger) sendes opp fra Bodø hver dag kl. 1200 UTC og kl. 0000 UTC.

Oppsendingene koordineres med Bodø kontrolltårn. I tillegg til Bodø, sendes det opp værballonger fra Ørland, Sola og Gardermoen (samt oljefeltene Gullfaks og Ekofisk).

Radiosondene lar seg ikke posisjonsberegne under oppstigningen i luftrommet og det mottas kun meteorologiske data fra disse.

Radiosondene kan stige til 25-30 km høyde, og ballongenes diameter øker fra ca. 1 meter ved havflaten til 4-5 meter i ca. 30 000 ft.

Vekten på selve ballongen er 350 gram og nyttelasten 230 gram, til sammen ca. 600 gram.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) ser meget alvorlig på denne hendelsen og anser kollisjonsfaren som stor. En kollisjon mellom et luftfartøy og et objekt av denne størrelse og vekt kan få fatale konsekvenser.

Gjeldende praksis med å sende opp radiosondeballonger (værballonger) er regulert av bestemmelsene i BSL F 2-5 og har vært praktisert i mange år. Selv om det ikke har vært rapportert mange hendelser med nærpasseringer mellom fly og frittflygende ballonger (HSL er kjent med en nærpassering mellom et helikopter og en værballong over Ekofisk, samt en nærpassering mellom SAS 372 (LN-ROY) og en ESRANGE forskningsballong mellom Alta og Kirkenes den 16.02.2000), anser HSL risikoen for kollisjon med luftfartøyer som økende med økende trafikk tetthet. Det faktum at det ikke har vært rapportert flere nærpasseringer kan bero på at ballongene ikke kan sees uten at de passeres på nært hold, i tillegg til at det må være god sikt.

HSL vurderer det som nødvendig å utstyre ballong/nyttelast med en radar-reflektor/transponder slik at Lufttrafikk-tjenesten kan rute lufttrafikken utenom værballonger.

TILRÅDINGER

Havarikommisjonen for sivil luftfart tilrår at Luftfartstilsynet vurderer behov for påbud om radarreflektor/transponder på ballonger slik at de blir synlige på LTTs radarer. (Tilråding nr. 48/2000).