

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 40/2001

Avgitt: 9. oktober 2001

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.:	Reims F 172M, LN-FAG / Piper PA 18-150, LN-KCX
Radiokallesignal:	LAG / LCX
Dato og tidspunkt:	24. september 2000, kl. 1600
Hendelsessted:	Ørsta-Volda lufthavn Hovden (ENOV)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, kommunikasjonssvikt
Type flyging:	Ikke ervervsmessig, privat (klubb)
Værforhold:	ENOV METAR kl. 1350. Vind: variabel 2 kt. CAVOK. Temp./duggpkt.: 18 °C/7 °C. QNH: 1027 hPa
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	VFR (LN-FAG), ingen (LN-KCX)
Antall om bord:	1+3 (LN-FAG), 1 (LN-KCX)
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra lufttrafikkjentesten ved ENOV, rapporter fra begge fartøysjefer og HSLs egne undersøkelser.

---

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Den dagen hendelsen fant sted, ble det arrangert ”åpen dag” i Volda/Ørsta flyklubb. Det var derfor til tider stor flytrafikk på plassen. LN-FAG fløy 30 minutters turer i henhold til Reiseplan (FPL) levert før første flyging den samme dagen, og som dekket flere flyginger. LN-KCX ankom Ørsta-Volda fra Stranda kl. 1205, med radiosvikt. Det var ingen andre fly i aktivitet på det tidspunktet, så landingen foregikk uproblematisk. Fartøysjefen møtte i tårnet etter landing, og forklarte at han ville benytte en bærbar radio når han senere på dagen skulle fly til Molde. Han viste også på et kart hvilken rute han skulle følge.

Kl. 1454 kalte fartøysjefen på LN-KCX opp ”Hovden information”, for å fly til Molde. Ved første oppkall falt radioen ut en gang, men var ellers klar og tydelig. Fartøysjefen ble informert om dette, og ga da Hovden AFIS beskjed om at han ville fly direkte til Molde, og

at lufttrafikkjentenen i Molde var informert om dette. I følge Hovden AFIS virket fartøysjefen på LN-KCX noe skeptisk til radioen, men den syntes på det tidspunkt å fungere tilfredsstillende. Radioen var av type Bendix King KX-99 uten headset, og måtte nøkles fra siden og holdes opp mot munnen ved sending. Det var i denne perioden ingen annen flytrafikk på banen eller i trafikkinformasjonssonen (TIZ) og etter å ha fått ”runway free”, takset fartøysjefen ut på bane 24 og foretok avgang kl. 1458.

LN-KCX klatret ut vestover langs senterlinjen, da fartøysjefen på LN-FAG kalte opp fra tarmac, klar for avgang. Han fikk ”runway free”, og takset ut i avgangsposisjon på bane 24. Hovden AFIS informerte om LN-KCX som på dette tidspunkt hadde svingt høyre, og lå nord for senterlinjen. I følge seksjonsleder ved Hovden AFIS ble det antatt at LN-KCX ville fortsette høyresving og komme tilbake på medvindslegg til bane 24 som er vanlig prosedyre ved ENOV, da all sirkling skal foretas nord for plassen.

Fartøysjefen på LN-FAG kvitterte for mottatt trafikkinformasjon, og startet avgang.

Seksjonsleder ved Hovden AFIS beskriver det som deretter skjedde, slik:

”Samtidig som LN-FAG er i bevegelse på rullebana observerer eg at LN-KCX svinger inn mot senterlinja igjen med retning mot RWY 06 posisjon 1-1,5 NM vest for vestre rullebaneende. I det eg skal gi beskjed om dette til LN-FAG kallar fartøysjefen opp og aborterer avgangen ca. 300 m frå terskel RWY 24. Han har også observert den uventa manøveren til LN-KCX.

LN-FAG bremsar ned, triller vidare til baneenden og parkerer heilt i nordre hjørne på vestre baneende i tilfelle LN-KCX har trøbbel og må lande. Eg kallar på LN-KCX fleire ganger, gir ”runway occupied” men får ikke svar. Han flyr over rullebana i om lag 300 ft, og vidare mot Ørsta sentrum og blir etter kvart borte bak fjella aust av Ørsta”.

Fartøysjefen på LN-KCX bekrefter hendelsesforløpet på følgende måte i sin rapport:

”Etter normal avgang på bane 24 svingte jeg høyre i ca. 700 ft. For å sette kurs mot Molde, skulle jeg svinge 180° grader tilbake i motsatt retning. Her ble feilen gjort. Så langt hadde jeg ikke hørt noen annen radiotrafikk, så jeg bestemte meg for å varsle om venstresving og en ”low approach” til bane 06. Over bråket fra motoren syntes jeg at jeg hørte bekreftelsen og at bana var fri. I ettertid forstår jeg at radioen min ikke nådde igjennom, og at bekreftelsen jeg hørte sannsynligvis var en samtale mellom tårnet og et annet fly.

På kort finale til bane 06 så jeg et annet fly stå stille på min venstre side av baneenden, og jeg passerte over i ca. 200-300 ft høyde. Nå forsto jeg at noe var galt, og forsøkte å komme i kontakt med tårnet uten å lykkes. Batteriet var tomt. I tillegg hadde radioen endret frekvens”.

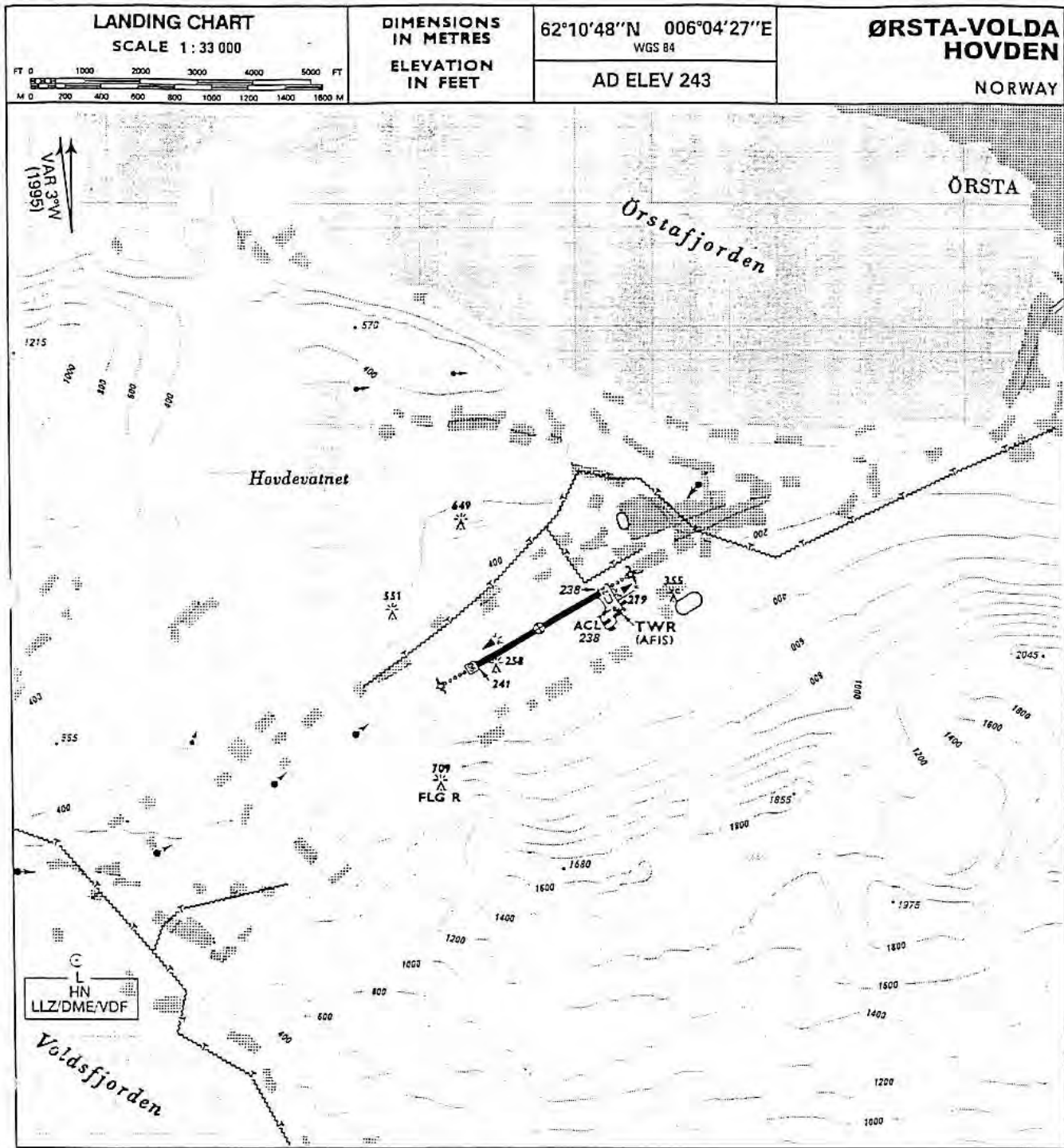
Fartøysjefen fant det umulig å fly til Molde uten radio, satte i følge rapporten, kurs mot ukontrollert luftrom og landet senere på sin hjemmebase i Stranda. Etter landing tok han kontakt med Molde og Hovden på telefon, og forklarte situasjonen. Fartøysjefen på LN-FAG foretok ny avgang på bane 06 kl. 1400, og ga beskjed til Hovden AFIS om at hendelsen ville bli rapportert.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

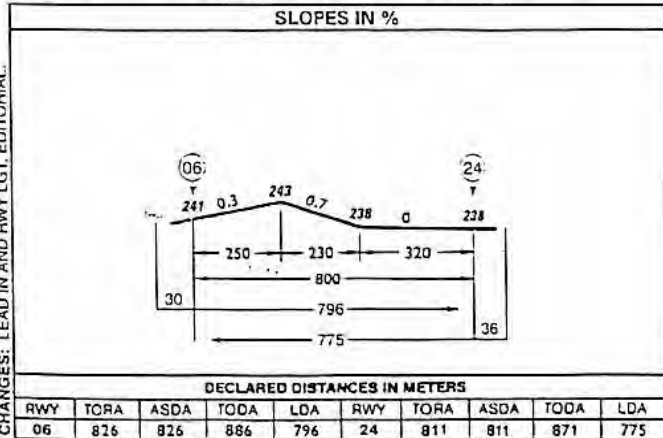
HSL anser at årvåkenhet og rask reaksjon fra fartøysjefen på LN-FAG, bidro til at denne hendelsen ikke fikk et mer alvorlig utfall. En fortsatt avgang og påfølgende møte med LN-KCX som lå på finalen, ville ha medført stor fare for sammenstøt. Det var før avgang konstatert et mulig radio/kommunikasjonsproblem, og HSL finner det da meget alvorlig at man foretar en sving mot fartsretningen til bane i bruk med den hensikt å foreta en "low approach", uten at dette på forhånd er avklart med tårnet. Vissheten om et mulig problem med radioen, burde ha medført at man fulgte vanlige prosedyrer for utflyging. I dette tilfelle utflyging mot vest med påfølgende høyresving og passering nord for flyplassen. Det var også en slik utflyging AFIS-tjenesten ventet av LN-KCX.

HSL anser at mangel på flygerskjønn bidro til denne hendelsen. Fartøysjefen på LN-KCX tar da også selvkritikk i sin rapport.

Vedlegg: 1



RUNWAYS				RUNWAY LIGHTING				APPROACH LIGHTING				TAXIWAYS			PARKING AREAS								
ID	BRG	DMN-SFC	LCN	SWY	GVY	THR	TDZ	DIST	☉	EDGE	YCY	SWY	SYSTEM	LL	LIH	PLAS1	LOCATION	WID	LCN	LGT	LOCATION	SIZE	LGT
06	060.28°	866 x 30	3)	-	60	LIH	-	✓	-	LIH	-	-	☉/X BAR 1)	✓	✓	5.0' 4)	TO APRON	20	3)	-	AT TWR	50 x 80	FLOOD
24	240.29°	ASPHALT		-	60	LIH	-	✓	-	LIH	-	-	☉/X BAR 1)	✓	✓	5.0' 5)							



NOTES - REMARKS

- 1) FLG W LGT AT CENTER OF XBAR.
- 2) LEAD-IN LGT.
- 3) LCN 20, PCN-15/F/B/X/U.
- 4) NOT TO BE USED OUTSIDE 4 NM FROM THR 06. MEHT 27 FT. ELEMENT LEFT SIDE OF RWY.
- 5) NOT TO BE USED OUTSIDE 2.5 NM FROM THR 24. MEHT 26 FT. ELEMENT LEFT SIDE OF RWY.

RWY 06/24 SPLIT MASTIC. SAME WET FRICTION CHARACTERISTICS AS FOR GROOVED RWY.

CHANGES: LEAD IN AND RWY LGT. EDITORIAL.