

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aibn.no>

SL RAP: 44/2004

Avgitt: 17. desember 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.: Reims Aviation F 172N, LN-FAW / SOCATA TB 9, LN-KLM

Dato og tidspunkt: Søndag 23. mai 2004, kl. 1441

Hendelsessted: Torp kontrollsoner (CTR)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, nærpassering

Type flyging: Privat (klubb) / Privat

Værforhold: Torp (ENTO) METAR kl. 1450:

14006KT CAVOK 14/M02 Q1016

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR / Ingen

Antall om bord: 1+2 / 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen LN-FAW

-kjønn/alder: Kvinne, 48 år

-sertifikat: PPL A

-flygererfaring: 180 timer totalt,
143 timer på typen

LN-KLM

Mann, 43 år

PPL A

880 timer totalt,
ca. 500 timer på typen

Flygeleder

-kjønn/alder: Mann, 27 år

-sertifikat: juni 2003

-autorisert: juni 2003

-rettigheter: ADI RAD

Informasjonskilder: Rapport om lufttrafikkhendelse (NF-0148) fra begge fartøysjefer og rapport fra Torp kontrolltårn.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Kl. 1435 tok LN-FAW av fra Sandefjord lufthavn Torp (ENTO) rullebane 18 på en VFR-reiseplan til Stavanger lufthavn Sola (ENZV). Klareringen lød "RIGHT TURN TOWARDS SOLA". Samtidig opererte LN-KLM over Larvik i 1 500 ft ifm. trafikkovervåking. LN-KLM var på en flyging uten reiseplan med avgangs- og landingssted Kjeller flyplass (ENKJ). Kl. 1438 ba LN-KLM om klarering "1 500 FEET NORTHBOUND TOWARDS HOLMESTRAND". Torp kontrolltårn (TWR) innvilget dette og bekreftet 1 500 ft i neste øyeblikk.

LN-FAW ble tildelt transponderkode 6423 av Torp TWR og kvitterte for dette, men satte inn feil kode 6432 i transponderen. Radaretiketten viste dermed ikke kallesignal på radarplottet.

Flyene gikk på motgående kurser og passerte hverandre i 1 500 ft kl. 1441 i posisjon 3,5 NM sørvest av Torp DVOR/DME (TOR). Fartøysjefen på LN-FAW anslår at klaringen var 15 m sideveis og 2 m i høyde mens fartøysjefen på LN-KLM anslår avstanden til ca. 100 m horisontalt og 100 ft vertikalt. LN-KLM lå da i brå høyre sving i en unnamanøver. Radarutskrift fra Avinor viser flyene på motgående kurser i samme høyde og uten horisontal atskillelse.

Umiddelbart etter passeringen kalte Torp TWR opp LN-KLM og ga trafikkinformasjon "CHECK LIGHT AIRCRAFT WHO IS JUST BELOW YOU NOW WESTBOUND". LN-KLM svarte at de hadde passert hverandre. LN-FAW kalte med "JEG SÅ HAN JEG OG".

Etter hendelsen fortsatte LN-FAW og LN-KLM sine flyginger som normalt.

VFR-flyginger i luftrom klasse D skal utføres etter klarering gitt fra flygekontrolltjenesten. Instruks for utøvelse av lufttrafikkjeneste (RFL I) omhandler dette i kap. 4, pkt. 5.1.7 og særlig pkt. 5.1.7.3 er relevant for denne hendelsen:

"En flygekontrollenhet skal, overfor VFR-flyginger i klasse D luftrom hvor flygingen etter reglene ikke skal atskilles, basere utstedelse av en klarering på den trafikkmengde som finnes i det aktuelle luftrom og på enhetens muligheter til å utøve sine tjenester til lufttrafikken på en forsvarlig måte, herunder at den om nødvendig skal kunne gi trafikkinformasjoner, jfr. definisjonen av dette begrep og pkt. 5.1.7.4 nedenfor."

Fra RFL I, kap. 1 Definisjoner siteres:

"Trafikkinformasjon (traffic information): Opplysninger gitt av en lufttrafikkjeneste for å henlede en flygers oppmerksomhet på annen kjent eller observert trafikk som kan være i nærheten av fartøyets posisjon eller planlagte rute, i den hensikt å hjelpe flygeren til å unngå en kollisjon."

Trafikkinformasjon kan utelates i de tilfeller som omfattes av pkt. 5.1.7.4:

"Trafikkinformasjoner til VFR-flyginger om andre VFR-flyginger og om IFR-flyginger, og til IFR-flyginger om VFR-flyginger i klasse D luftrom kan utelates såfremt:

- a) det er visshet for at den vertikale avstand mellom luftfartøyene er minst 500 FT, og

- b) til VFR-flyginger og IFR-flyginger i tilfeller hvor VFR-flyginger i angjeldende luftrom følger fastsatte fremgangsmåter for mindre luftfartøyer (VFR Routes Light Aircraft) eller fremgangsmåter for helikoptere (VFR Routes Helicopter) og når IFR-flyginger i samme luftrom følger fastsatte fremgangsmåter for instrumentinnflyging,

med mindre forskjeller i luftfartøyenes hastigheter, størrelse eller andre forhold tilsier at slike informasjoner blir gitt, eller at forholdet er regulert på annen måte.”

(Anmerkninger om essensiell lokal trafikk og fare for vingevirvler utelatt.)

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at det forelå en reell kollisjonsfare mellom LN-FAW og LN-KLM, dette til tross for uenigheten fartøysjefene imellom mht. minste avstand mellom luftfartøyene.

Fartøysjefen på LN-FAW så LN-KLM, men rakk ikke å gjøre noen unnamanøver. Fartøysjefen på LN-KLM oppdaget LN-FAW i siste liten og foretok en brå unnamanøver. Det ble ikke gitt trafikkinformasjon som fartøysjefene kunne nyttiggjøre seg for å forhindre nærpasseringen.

Trafikktettheten i Torp CTR var høy i tiden rundt hendelsen. Torp TWR kontrollerte 2 IFR ruteflyginger og 9 VFR-flyginger hvorav ett helikopter i løpet av 20 minutter da hendelsen inntraff. Helikopteret krevde oppmerksomhet fra flygelederen i minuttene før hendelsene da det fløy etter ruten i reiseplanen og ikke slik som klarert for å unngå en konflikt med en ankommende VFR-flyging. Havarikommisjonen anser at høy belastning på flygeleder førte til manglende trafikkinformasjon til to av flygingene som var under hans kontroll.

Det kreves klarering fra flygekontrolltjenesten for VFR-flyging i kontrollert luftrom klasse D for at flygingen skal sikres et minimum av tjeneste slik at sikkerheten ivaretas på en tilfredsstillende måte. Dersom kapasitetshensyn fra flygekontrolltjenestens side krever det skal klareringen inneholde slike begrensninger at flygingen kan utføres forsvarlig. Om nødvendig skal ikke klarering utstedes og flygingen i det kontrollerte luftrommet må utsettes. Havarikommisjonen mener at VFR-klareringene som ble utstedt til LN-FAW og LN-KLM ikke ble tilfredsstillende fulgt opp med trafikkinformasjon, som RFL I kap. 4, pkt. 5.1.7.3 krever, slik at fartøysjefene kunne forhindre nærpasseringen. VFR-klareringene burde pga. trafikksituasjonen i kontrollsonen inneholdt begrensninger til VFR-flygingene slik at de ikke medførte konflikt med hverandre. Dette kunne vært gjort ved bruk av høydebegrensning, rutevalg eller bruk av radarinformasjon til å radarlede ett eller begge luftfartøyer dersom dette lot seg gjøre i VFR-forhold.

HSLB er kjent med at Torp kontrolltårn har briefet alt personell om hendelsen og gjennom intern oppfølging belyst viktigheten av at VFR-flyginger i kontrollert luftrom får trafikkinformasjon når betingelsene for utelatelse som beskrevet i RFL I kap. 4 pkt. 5.1.7.4 ikke er oppfylt. Situasjonen som er beskrevet i denne rapporten skjedde under forhold med stor trafikktetthet ved enheten. Dette kan fort skje igjen og Torp kontrolltårn har tatt med problemstillingen som tema i sitt faglige undervisningsopplegg for nye ansatte og i periodisk faglig oppdatering (PFO). Havarikommisjonen støtter dette arbeidet og minner om flygelederens individuelle ansvar for ikke å påta seg mer trafikk enn man er i stand til å yte tilfredsstillende tjeneste til slik at sikkerheten holdes på et høyt nivå.

En nærmere redegjørelse og henvisninger til fartøysjefens plikter ifm. VFR-flyging er gitt i HSLB SL RAP 1/2004 som omhandler en nærpassering like utenfor Torp CTR 15. juni 2003.

Havarikommisjonen minner igjen om at VFR-flyginger skal utføres etter hovedprinsippet ”SE OG BLI SETT” og at flygekontrolltjenesten ikke etablerer atskillelse mellom VFR-flyginger og andre flyginger i luftrom klasse D.

Til tross for at det her var fartøysjefen i LN-KLM som oppdaget LN-FAW og foretok unnamanøver setter Havarikommisjonen spørsmålsteget ved om VFR-flyging i lave høyder i nærheten av en travel lufthavn kan utføres på en tilstrekkelig forsvarlig måte av en fartøysjef som flyr alene og samtidig bedriver trafikkovervåking slik det ble gjort i LN-KLM.