

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 68/2002

Avgitt: 24. oktober 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 172 H, LN-HOY

-fabr. år: 1980

-motor: Lycoming O-320-H2AD

Radiokallesignal: LOY

Dato og tidspunkt: 8. juli 2002, kl. 1650

Hendelsessted: Innflyging til rullebane 18 Sandefjord lufthavn Torp

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, flyet kom vest for normal innflygingstrasé og var under minste sikre høyde

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 190° 4 kt. Sikt: 3 500 m. Regn og yr. Skyer: Få skyer i 300 ft, brutt skydekke i 500 ft. Temperatur og doggpunkt: 14 °C/ 13 °C. QNH: 1 011 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: VFR, under innflygingen IFR

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 42 år

-sertifikat: CPL-A og IR

-flygererfaring: Total flygetid var 650 timer hvorav 350 timer på aktuell type

Informasjonskilder: ”Rapport om uregelmessigheter i luftfartsforhold” NE-148, rapport fra Torp kontrolltårn og HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted under en flyging fra Stockholm til Sandefjord. Værvarselet indikerte at det var forhold for VFR, og en VFR reiseplan ble innsendt. Turen forløp normalt fram til Oslofjorden der været tyknet til og det ble instrumentflygingsforhold (IMC) for resten av flygingen. Flygelederne både i Farris kontroll og Torp kontrolltårn registrerte forverringen i

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

været. De var derfor forberedt på at den ankommende flygeren måtte gjøre innflygingen i værforhold hvor VFR reiseplanen ikke passet. Etter å ha forsikret seg om at både flygeren og flyet var egnet for instrumentflyging, ble flyet radarvektoreret av lufttrafikkjentesten inn til finalen til rullebane 18 på Torp.

Fartøysjefen skriver bl.a. i sin rapport:

”Siste del av flyging med innflyging gikk over til IFR. Farris kontroll ga radar vectorering for ILS RWY 18. Intercept HDG var 220° og høyden 3 000 ft. NAV 1 ble brukt til 113,85 TOR og 108,30 TRP. Under radarvectoreringen ble TOR brukt til radial informasjon. Ved overgangen til ILS ble feil frekvens brukt, og flyet gikk igjennom localizer og under minstehøyden. Feilen ble oppdaget samtidig som TWR ga beskjed om å stige til 2 500 ft og svinge til 090°. Flyet var da klar av skyer med sikt til bakken (1 600 ft). Prosedyrer og rutiner er gjennomgått for å unngå slike feil i ettertid.”

Vakthavende flygeleder ved Farris APR skriver bl. a. i sin rapport:

”Fartøysjefen mottok IFR-klarering 3 000 ft mot Tufta. Etter hvert ga jeg ham radarledning for ILS 18. Etter hva som fortonte seg som en normal radarledning til LLZ rapporterte han ”established”, noe jeg dobbeltsjekket på radar og i ILS monitorvinduet. Jeg ba ham kontakte Torp TWR. Umiddelbart etter at sambandet ble overført så jeg at han begynte rask nedstigning, og også driftet av ILS’en mot vest. Jeg ringte Torp TWR og gjorde oppmerksom på dette, og TWR tok seg av resten. På det laveste leste jeg 1 300 ft på mode C, der minstehøyde er 2 300/2 500 ft.”

Vakthavende flygeleder i Torp kontrolltårn skriver bl. a. i sin rapport:

”Hendelsen førte til at LN-HOY under ILS innflyging befant seg langt under GP, under minst sikre IFR høyde i området, og styrte bort fra LLZ. Radardekning og radarovervåking gjorde at lufttrafikkjentesten ble klar over forholdet og kunne gripe inn med bistand etter at flygeren hadde rapportert etablert på innflygingen. Flygeren rapporterte at han hadde bakkekontakt, men da var han allerede mer enn 1 000 ft under minstehøyden. Hendelsen kunne derfor lett ha fått et alvorlig utfall gitt andre omstendigheter. Den understreker betydningen av radardekning for overvåking av instrumentinnflyginger som en ekstra sikkerhetsforanstaltning.”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Det værvarselet flygeren mottok for Sandefjord lufthavn Torp ved starten av flygingen i Stockholm indikerte at turen kunne gjennomføres VFR. Værforholdene ble dårligere ved den siste delen, og det ble nødvendig å gå over til instrumentflyging.

I følge informasjon til LTT var både flyet og flygeren kvalifisert. Ved den avsluttende del av innflygingen, ILS-flygingen, stilte fartøysjefen inn en feil frekvens. Han oppfattet signalene som om dette var ILS-informasjon. Dette førte til at det ble indikert at han befant seg på ILS'ens glidebane fordi viseren var sentrert. Heller ikke lokalisator informasjon var gyldig og flyet kom vest for den normale trasé. Etter hver kom flyet under minste sikre høyde. Den ustabiliserte innflygingen ble observert og flygeren ble radarvektorert tilbake til en normal innflyging.

HSLB anser at et korrekt frekvensvalg etterfulgt av sjekk av identifikasjon-signal, sammen med en kritisk holdning til at radionavigasjon-indikasjonene stemte, hadde ført til at fartøysjefen ikke hadde kommet i en farlig situasjon.