

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaiib-n.org>

RAP: 44/2003
Avgitt: 11. september 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 182A, LN-TSB / Cessna 182Q, LN-NFA
Operatører: IS Paralift 2 / Privat sameie
Dato og tidspunkt: 22. mars 2003, kl.1428
Hendelsessted: Farris TMA 15 NM nord av Sandefjord lufthavn Torp
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, nærpassering
Type flyging: Privat (klubb) / Privat
Værforhold: Vind: 210 ° 11 kt. CAVOK. Temperatur: 7 °C. QNH: 1022 hPa
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: Ingen / IFR
Antall om bord: 5 / ikke oppgitt
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen

Flygeledere:	Torp TWR:	Oslo ATCC Farris sektor:
-kjønn/alder:	Mann, 58 år	Mann, 37 år
-flygeledererfaring:	Mer enn 30 år	Ca. 5 år

Fartøysjef LN-TSB

-kjønn/alder: Mann, 27 år
-sertifikat: CPL-A
-flygererfaring: Total flygetid 588 timer hvorav 107 timer på aktuell type
Informasjonskilder: Rapport fra sjefflygeleder Torp kontrolltårn, rapport fra Avinor Øst-Norge, "Rapport om lufttrafikkhendelse" (NE 0148) fra fartøysjef LN-TSB og HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-NFA var på egennavigasjon fra Torp til Gardermoen under radarfølging mot rapporteringspunktet SONER i 5 000 ft. Luftfartøyet var i radiokontakt med Oslo kontrollsentral (ATCC), sektor Farris.

Fartøysjefen på LN-TSB skulle foreta sin femte flyging for dagen fra Jarlsberg med fallskjermhoppere som skulle hoppe fra flygenivå (FL) 100 (Ca. 10 000 ft). Før avgang fra Jarlsberg kalte han opp Torp kontrolltårn (TWR) og fikk klarering til å klatre til 2 500 ft på kurs mot Holmestrand med beskjed om å rapportere i luften etter avgang fra Jarlsberg. Opptak av radiokorrespondansen verifiserer både innholdet i klareringen og at tilbakelesingen var korrekt. LN-TSB fløy VFR uten reiseplan og ”squawket” den transponderkoden han tidligere hadde fått tildelt fra Torp. Kl. 14:18:25 rapporterte LN-TSB ”airborne”, og Torp TWR kvitterte for dette. Flygelederen hadde til hensikt å overføre LN-TSB kommunikasjonsmessig til sektor Farris for videre stigning, men glemte å gjøre dette.

Kl. 1427 registrerte flygelederen på Farris radarsvar fra LN-TSB i Farris TMA. Flyets posisjon og høyde var slik at det kom i konflikt med LN-NFA. LN-TSB svarte ikke på oppkall fra Farris, og flygelederen ringte Torp og spurte om LN-TSB fortsatt var på deres frekvens. Dette ble bekreftet. Det viste seg at fartøysjefen på LN-TSB hadde fortsatt stigningen over 2 500 ft og videre til 5 000 ft mot FL 100 uten klarering. Flygelederen i tårnet på Torp kalte opp LN-TSB og gjorde fartøysjefen oppmerksom på at han hadde klatret gjennom høyden sin og at det ville bli skrevet rapport. LN-TSB ble så bedt om å kontakte Farris. Fartøysjefen på LN-TSB reagerte på det han oppfattet som en krass irettesettelse kringkastet via radio, og mente det bidro til at påkjenningen ved å ha gjort en slik feil ble enda større. Flygelederen beklaget i ettertid måten dette ble håndtert på.

Da konflikten mellom de to luftfartøyene ble oppdaget, var begge flyene i 5 000 ft og horisontal avstand var ca. 1 NM ifølge rapporten fra flygelederen på Farris. Ifølge rapport fra Avinor var trafikkbelastningen i Farris sektor ikke spesielt stor ved hendelsestidspunktet. Ingen av fartøysjefene hadde visuell kontakt med det andre luftfartøyet. Stigehastigheten på LN-TSB var ca. 500 – 700 ft/min i denne fasen av klatringen.

Fartøysjefen på LN-TSB hadde ved de foregående flygingene fått beskjed om å bytte frekvens før passering av 2 500 ft. Han har forklart at han trodde han var klarert til FL 100, og så ikke behov for selv å ta initiativ til å bytte frekvens.

Luftrafikkjenesten på Torp har i sin rapport anført at lokalt regelverk vil bli endret slik at det ved gjentatte flyginger med samme luftfartøy heretter skal produseres ny FPS (Flight Plan Strip) for hver flyging.

Hendelsen inntraff i luftrom klasse D, der all flyging skal være underlagt flygekontroll. IFR-flyging skal være atskilt fra annen IFR-flyging og skal motta trafikkinformasjon om VFR-flyging. VFR-flyging atskilles ikke fra andre flyginger, men skal ha informasjon om annen trafikk.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Fartøysjefen på LN-TSB hadde ikke oppfattet sin klareringsgrense, til tross for at han leste den korrekt tilbake. Hendelsen illustrerer viktigheten av å ha gode rutiner i cockpit og notere innholdet i mottatte klareringer. Det er særdeles viktig at en fartøysjef til enhver tid har fokus på de klareringer som luftrafikkjenesten utsteder, også under gjentatte rutinemessige operasjoner som i dette tilfellet. Dersom fartøysjefen på LN-TSB hadde oppfattet at den gjeldende klareringen var begrenset til 2 500 ft, skulle han selv rapportert til den kontrollenhet han var i kontakt med at han nærmet seg klareringsgrensen, eventuelt at han hadde nådd den, og anmodet om ny klarering.

Kommisjonen mener klareringsgrensen ble brutt som følge av flere sammenfallende faktorer / manglende sikkerhetsbarrierer. Klareringer er sikkerhetsbarrierer som skal forebygge kollisjoner og trafikkonflikter. Både misoppfattelsen fra flygerens side og forglemmelsen hos flygelederen i kontrolltårnet er eksempler på at slike immaterielle barrierer kan svikte som følge av menneskelige faktorer. En bakenforliggende årsak til misoppfattelsen fra flygerens side var sannsynligvis hans forventning om å få klatre til ønsket høyde uten opphold, slik som ved de foregående flygingene.

Avviket ble i dette tilfellet fanget opp ved hjelp av en annen kollisjonsforebyggende sikkerhetsbarriere; radar-overvåking av luftrommet. Flygelederen hos Oslo ATCC oppdaget konflikten, slik at hendelseskjeden ble brutt. Kommisjonen har ikke radardata å støtte seg til, men mener det kan tyde på et noe mangelfullt konfliktsøk hos radarflygelederen at han ikke oppdaget LN-TSB før flyet hadde klatret til 5 000 ft. Den aktuelle stigehastigheten tilsier at flyet befant seg i Farris TMA i en periode på mellom tre og fem minutter. Flyets transponder var i bruk, og det burde derfor ha vært godt synlig på radarbildet. At flygerne ikke så hverandres fly på denne avstanden til tross for at det var god sikt, anses for å være normalt. Sikkerhetsbarrieren ”se og bli sett” vet man erfaringsmessig at kan være svak under visse betingelser.

Kommisjonen støtter lufttrafikktenestens tiltak med å produsere ny FPS for hver flyging ved gjentatte flyginger med samme luftfartøy for å øke bevisstheten og således forebygge forglemmelser av denne art. Når det gjelder hva som sies på radioen, bør en nøktern profesjonell beskjed til flygeren om å ringe lufttrafikktenesteenheten etter landing være tilstrekkelig når situasjonen er avklart.

HSLB anser at det ikke var kollisjonsfare i forbindelse med denne hendelsen.