

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

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

SL RAP: 33/2005

Avgitt: 12. juli 2005

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.:	Bombardier Aerospace DHC-8-103, LN-WIA	Eurocopter SA 315 B, LN-ODD
Operatør:	Widerøes Flyveselskap	Nordlandsfly
Radiokallesignal:	WIF756	LN-ODD

Dato og tidspunkt: Onsdag 8. september 2004 kl. 1630
 Hendelsessted: Mosjøen lufthavn Kjærstad (ENMS)
 Type hendelse: Luftrafikkhendelse, nærpassering
 Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging/Ervervsmessig ikke-regelbunden
 Værforhold: METAR kl. 1550:
 VRB03 9999 FEW035 BKN045 09/01 Q1031

Lysforhold: Dagslys
 Flygeforhold: VMC
 Reiseplan: IFR / VFR
 Antall om bord: 3 + Ikke oppgitt / 1 + 3
 Personskader: Ingen
 Skader på luftfartøy: Ingen
 Andre skader: Ingen
 Fartøysjefen LN-WIA
 -kjønn/alder: Mann, 41 år
 -sertifikat: ATPL-A
 -flygererfaring: Ikke oppgitt

LN-ODD
 Mann, 59 år
 BH
 8 500 timer helikopter,
 750 timer på typen

AFIS-fullmektig

-kjønn/alder: Kvinne, 29 år
 -utdannet: Mars 1998
 -autorisert: Februar 2004
 Informasjonskilder: Rapport om luftrafikkhendelse (NF-0148) fra Kvalitetssikringsavdelingen Widerøes Flyveselskap, Avviksrapport (Widerøes Flyveselskap) fra fartøysjef LN-WIA, rapport om uønsket hendelse LTT (Avinor) fra Mosjøen AFIS, rapport fra vakthavende AFIS-fullmektig med kommentarbrev fra seksjonsleder og rapport om luftrafikkhendelse (NF-0148) fra fartøysjef LN-ODD.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane 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.

WIF756 utførte ruteflyging på en IFR standard reiseplan mellom Trondheim lufthavn Værnes (ENVA) og Mosjøen lufthavn Kjærstad (ENMS). WIF756 gjorde innflyging til rullebane (RWY) 34 med påfølgende sirkling til RWY 16 og mottok "RUNWAY FREE" fra Mosjøen AFIS kl. 1628. Da WIF756 var på siste del av sluttinnlegget tok LN-ODD av fra en helipad like ved lufthavnen og krysset over rullebanens sydlige ende foran det landende flyet.

Fartøysjef på LN-ODD hadde opprettet radiosamband med Mosjøen AFIS slik BSL F kapittel V krever og ga uttrykk for at han ville fly til Lomsdalen som ligger sørvest av flyplassen. Mosjøen AFIS ga to ganger trafikkinformasjon om WIF756 på sluttinnlegget til RWY 16. Fartøysjefen på LN-ODD bekreftet at han hadde WIF756 i sikte, men ga ingen melding om intensjoner for utflygingen. Han skriver i sin rapport:

"Undertegnede vurderte avstanden som sikkerhetsmessig god selv om Widerøeflyet hadde måttet foreta "pull-up". Undertegnede fikk ingen informasjon om okkupert bane, noe som tyder på at jeg og tårnet vurderte situasjonen på samme måte."

Vakthavende AFIS-fullmektig anslo at WIF756 var 300 - 400 m fra terskel RWY 16 da LN-ODD fløy over rullebanens sørlige del. Fartøysjef på LN-ODD anslo flyet fra Widerøes til å være 3 - 3,5 km fra helikopteret idet rullebanens sørlige del ble overfløyet i ca. 30 m høyde over bakken. Rullebanens asfalterte del (RWY strip) er 939 m lang.

Fartøysjefen på WIF756 leverte en avviksrapport om flygingen til Kvalitetssikringsavdelingen i Widerøes Flyveselskap. Kvalitetssikringsavdelingen rapporterte videre lufttrafikkhendelse til HSLB med graderingen "safety not assured/mulig kollisjonsfare". Etter anmodning fra HSLB leverte AFIS-enheten og fartøysjefen på LN-ODD sine rapporter.

Nordlandsfly har base med en helipad plassert like utenfor flyplassgjerdet øst av Mosjøen lufthavn Kjærstad. Det finnes ingen skriftlig avtale mellom Nordlandsfly og Mosjøen AFIS om trafikkregulering for flyging til og fra helipad. I likhet med de fleste andre regionale lufthavner med AFIS-tjeneste i Norge er det ikke publisert VFR-ruter for flyging til og fra Mosjøen lufthavn Kjærstad.

Følgende utdrag fra AIP Norge er relevant for hendelsen:

"GEN 3.3 Lufttrafikkjenestens oppbygging

4.1 Lokal flygeinformasjonstjeneste (AFIS)

4.1.3 Koordinering mellom operatøren og ATS

4.1.3.1 (avsnitt med referanser til ICAO-dokumenter, TIA/TIZ og rullebane i bruk utelatt)

Fartøysjefer oppfordres videre til å gi slike andre posisjonsmeldinger med tilknyttede detaljer som må anses viktige for at AFIS-enheten skal kunne gi trafikkinformasjoner til alle flyginger som kan utgjøre en konflikt til hverandre.

Opplysninger fra fartøysjefen om intensjoner når det gjelder den videre flyging er viktig og forutsettes gitt til AFIS-enheten tidnok til at relevante informasjon kan gis til andre luftfartøyer i tide.

(avsnitt om innhenting av posisjonsopplysninger utelatt)

4.1.3.2 Forholdsregler når rullebanen ikke er tilgjengelig eller hvis opplysninger om tilgjengelighet ikke er mottatt

Når et luftfartøy har mottatt opplysninger om at rullebanen ikke er tilgjengelig (BANEN ER OPPTATT/RUNWAY OCCUPIED), forutsettes luftfartøyet å innrette flygingen slik i forhold til annen trafikk som har fått opplyst at rullebanen er tilgjengelig (BANEN ER KLAR/RUNWAY FREE) at sistnevnte trafikk kan manøvrere i trygg forvisning om at dette er tilfelle.

Et luftfartøy som således befinner seg på bakken og mottar opplysning om at rullebanen er opptatt, forutsettes å holde klar av rullebanen inntil opplysninger mottas fra AFIS-enheten om at rullebanen er tilgjengelig.

Tilsvarende gjelder i tilfeller hvor opplysninger om rullebanens tilgjengelighet av en eller annen grunn ikke er mottatt.

Dersom disse forutsetninger ikke blir oppfylt, vil flygesikkerheten bli redusert, utøvelse av de tjenester AFIS-enheten yter bli komplisert og forholdet kan bli ansett å innebære en overtredelse av de vikepliktsregler som er fastsatt i BSL F 1-3, eventuelt av de alminnelige bestemmelser i lufttrafikkreglene om uforsvarlig manøvrering.”

Følgende paragrafer i BSL F er relevante:

”§ 2-13 Vikeplikt (utdrag, relevante nummer)

- (1) Luftfartøy som i henhold til gjeldende regler har vikeplikt for annet luftfartøy, skal unngå å passere over, under eller foran dette, med mindre det skjer på betryggende avstand og slik at virkningen av vingevirvler blir tatt i betraktning. Det luftfartøy som ikke har vikeplikt, skal holde sin kurs og fart. Intet i disse regler skal imidlertid frita fartøysjef for plikt til å ta alle forholdsregler for å forebygge sammenstøt, herunder foreta slik unnvikelsesmanøver som, basert på forslag til unnvikelsesmanøver fra et luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS), vil være best egnet til å unngå kollisjon.
- (5) Et luftfartøy under flyging eller et luftfartøy som manøvrerer på bakken eller vannet, har vikeplikt for luftfartøy som er i ferd med å lande eller som foretar den siste del av innflygingen for landing.
- (7) Et luftfartøy skal ikke ta av før fartøysjefen har forvisset seg om at det ikke synes å foreligge noen fare for sammenstøt med andre luftfartøy eller hindringer.”

”§ 2-17 Manøvrering på og nær en flyplass

Enhver som manøvrerer luftfartøy på eller i nærheten av en flyplass skal

- a) iaktta annen lokaltrafikk for å forebygge sammenstøt,
- b) følge med eller holde helt klar av trafikken i landingsrunden,
- c) utføre alle svinger i forbindelse med avgang og landing til venstre, hvis ikke andre særlige regler er gitt av Luftfartstilsynet eller andre instruksjoner er mottatt av flygekontrolltjenesten; eller når fartøysjefen under flyging på en AFIS-betjent flyplass ønsker å nytte høyresving og dette kan skje uten fare for den øvrige trafikk og AFIS-enheten er behørig informert,
- d) lande og ta av mot vinden hvis ikke sikkerhetshensyn, rullebanesystemets utforming eller trafikkhensyn tilsier at en annen retning bør velges.”

Luftfartstilsynet ga følgende bemerkninger som svar på høring av utkast til denne rapporten:

”Det som rapporten omtaler som en ”helipad” er settings- og løfteområdet (TLOF) for Mosjøen helikopterplass, Kjærstad. Helikopterlandingsplassen har ikke eget start- og landingsområde (FATO) og helikopterplassens godkjenning forutsetter at lufthavnens rullebane brukes som FATO. FATO og TLOF er forbundet med luftransittrute. Start og utflyging fra helikopterplassen begynner med løfting fra TLOF, deretter luftransitt til rullebanen og utflyging fra rullebanen. Alle bevegelser til og fra helikopterplassen innebærer dermed bruk av lufthavnens rullebane. Dette burde også være kjent for AFIS-fullmektig på plassen.”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser det ikke var reell kollisjonsfare forbundet med nærpasseringen, men deler Kvalitets-sikringsavdelingen i Widerøes Flyveselskaps vurdering om at flysikkerheten ikke var ivaretatt. Dersom WIF756 av en eller annen grunn måtte ha avbrutt landingen og gjort en overflyging av rullebanen ville det ha oppstått en konflikt med helikopteret.

Konflikten ville ikke medført kollisjonsfare fordi helikopteret da ville fly bort fra WIF756 sitt trekk, men flygebesetningen i WIF756 ville likevel måtte ha rettet oppmerksomhet mot helikopteret under overflygingen. Avbrutt landing medfører en rekke handlinger over kort tid for flygebesetningen og luftfartøyer i umiddelbar nærhet blir dermed en kompliserende faktor. Vikepliktsreglene i BSL F er utarbeidet med tanke på dette og gir landende luftfartøy ”right-of-way”.

Havarikommisjonen mener det var manglende kommunikasjon mellom fartøysjefene som benyttet flyplassen på samme tid. Hadde LN-ODD uttrykt intensjon om å fly over rullebanens sørlige del på vei til Lomsdalen kunne flygebesetningen på WIF756 bedt ham om å vike eller vente til de hadde landet. Forøvrig mener HSLB at fartøysjefen på LN-ODD utøvde dårlig flygerskjønn ved å gjøre sin utflyging så nær et landende fly.

Slik Luftfartstilsynet beskriver bruk av helikopterplassen skulle LN-ODD ha ventet med å løfte inntil "RUNWAY FREE" var mottatt fra Mosjøen AFIS. Ved fravær av informasjon om tilgjengeligheten av rullebanen skal fartøysjef forholde seg som om rullebanen er opptatt og følgelig holde klar av området (AIP Norge GEN 3.3 pkt. 4.1.3.2)

HSLB mener fartøysjefen i LN-ODD dermed ikke kan finne støtte hos AFIS-fullmektig i sin vurdering av trafikkbildet ved at hun utelot "RUNWAY OCCUPIED" da det ble gitt trafikkinformasjon. Det var ikke tvil om at WIF756 var i ferd med å lande og LN-ODD hadde ikke gitt uttrykk om å benytte rullebaneområdet til utflyging. AFIS-fullmektig hadde derfor ingen grunn til å føye til informasjon om opptatt rullebane, selv om dette gjerne kunne vært oppgitt som tilleggsinformasjon.

Det er ikke AFIS-fullmektig sitt ansvar å regulere flytrafikken med tanke på sikker atskillelse i nærheten av flyplassen. Dette ansvaret påhviler fartøysjefene som benytter flyplassen. AFIS-enheten skal yte trafikkinformasjon til flyginger som benytter flyplassen og gjennomflyr trafikkinformasjonssonen (TIZ). En helt grunnleggende forutsetning for at dette skal fungere etter sin hensikt er at fartøysjefene via radiosamband med AFIS-enheten uttrykker intensjoner og andre relevante opplysninger som andre flyginger har bruk for. Det var ikke mulig for verken AFIS-fullmektig eller flygebesetningen på WIF756 å forutse at LN-ODD ville ta av og overfly rullebanens sørlige del foran WIF756 som var i ferd med å lande. Fartøysjefen i LN-ODD overholdt ikke sin forpliktelse om å informere AFIS-enheten før høyresving ble utført etter avgang, slik BSL F krever.

VEDLEGG

Utsnitt fra AIP Norge AD 2 ENMS 2-1 Aerodrome Chart som viser flyplassområdet og luftfartøyenes antatte bevegelser markert med piler (basert på rapportene fra fartøysjef på LN-ODD og vakthavende AFIS-fullmektig).

