

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 40/99

Avgitt: 15. november 1999

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA 18-150, LN-VYX
Dato og tidspunkt: 24. januar 1999, kl. 1500-1530
Hendelsessted: Værnes kontrollsoner (CTR)
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, flyging i CTR uten toveis radiosamband
Type flyging: Privat
Værforhold: VÆRNES METAR kl. 1350: Vind: variabel 3 kt.
Sikt: 4 000 m i snø. Skyer: få i 1 000 ft, spredt i 1 500 ft, brutt i 2 000 ft. Temp./doggpkt.: 1°C / 0°C. QNH: 992 hPa.
Temporært: Sikt: 2 000 m, vertikalsikt 1 000 ft.
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC/IMC
Reiseplan: VFR
Antall om bord: 2
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Informasjonskilder: Rapport fra vakthavende flygeleder ved Værnes TWR, rapport fra fartøysjef og HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen tok av med LN-VYX på ettermiddagen 24. januar 1999, for å fly til Lysvann på Fosen, med retur senere på dagen. Han hadde levert inn en forkortet VFR reiseplan for en flyging på 2 timer, drivstoff for 4 timer og med 2 personer om bord. Dagen før hadde han også fløyet lokalt, og hadde da hatt problemer med det elektriske anlegget på flyet. Dette medførte at han i perioder fløy uten radio og SSR-transponder. Returen inn til Værnes på denne turen ble derfor avtalt med tårnet via mobiltelefon. Før den aktuelle turen ble fartøysjefen derfor forespurt om feilen fra dagen før var rettet opp. Det ble svart bekreftende på dette, men at det fortsatt ble foretatt feilsøking. Fartøysjefen oppga også at han var utstyrt med mobiltelefon.

Etter avgang rapporterte fartøysjefen passering av rapporteringspunkt AURAN, og ble da tildelt transponderkode. På dette tidspunktet skjedde, i følge flygeleder, det samme som dagen før. Flygeleder mottok ikke tilbakemelding fra LN-VYX, og ingen transponderkode kom opp på radar. Noe senere mottok vakthavende flygelederassistent melding fra fartøysjefen på mobiltelefon. Fartøysjefen meddelte at han ville ringe tårnet ved avgang fra Lysvann, før han entret kontrollsonen. Været på Værnes forverret seg nå betydelig, og det ble i følge vakthavende flygeleder så marginale forhold at LN-VYX eventuelt måtte ha tillatelse til "Spesiell VFR", før flyging i kontrollsonen kunne finne sted.

Rett før forventet ankomsttid, kl. 1500, ga flygeleder beskjed til vakthavende assistent at LN-VYX ikke ville få tillatelse til å entre kontrollsonen dersom fartøysjefen tok kontakt på mobiltelefon. Dette på grunn av de marginale værforholdene og hensynet til IFR-trafikken. Kl. 1518-1520 observerte flygeleder et svakt radarekko uten transponderkode, ved rapporteringspunkt TAUTRA. Like etter ringte fartøysjefen på mobiltelefon og rapporterte at han var over TAUTRA, og at han ville ringe igjen ved AURAN. Da han ringte noen minutter senere ved AURAN, vurderte flygeleder det slik at det ville være mest hensiktsmessig å få LN-VYX inn for landing og ut av trafikkbildet. Fartøysjefen fikk derfor tillatelse til å fly direkte inn og lande på bane 09. Landing ble foretatt i svært dårlig sikt kl. 1525.

Det fremkommer av de innsendte rapporter at fartøysjefen og vakthavende flygeleder har divergerende oppfatninger av hendelsen. Fartøysjefen hevder at han ikke var klar over at LN-VYX fortsatt hadde tekniske problemer da han startet flygingen. Han mener også at værforholdene i kontrollsonen var meget gode frem til AURAN, men medgir at forholdene på selve flyplassen var så dårlige at han hadde problemer med å finne plassen.

Han oppfattet det også slik at han meddelte at han ville returnere uten radio, uten at han fikk beskjed om at han var uønsket i kontrollsonen. Han mener også at han ringte til tårnet før han entret kontrollsonen, men muligens litt i seneste laget. Han fikk ikke sjekket aktuelt vær på Værnes før avgang fra Lysvann, da han var uten radio og ikke hadde dekning på mobiltelefonen. Han mente å være så lokalkjent etter lang erfaring med flyging i området, at han bedømte værforholdene til å være tilfredsstillende. Han opplyser i tillegg at han hadde alternativ landingsplass på Frosta, som han ville ha benyttet dersom han ikke hadde hatt med seg mobiltelefonen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det fremkommer klart at hverken kravet til toveis radiosamband, eller krav om SSR-transponder ble tilfredsstillt etter at LN-VYX passerte AURAN under utflygingen. Selv om beskjeder ble formidlet via mobiltelefon er det etter HSLs oppfatning ikke akseptabelt å foreta flyging i kontrollsonen uten at det er opprettet tilfredsstillende radiosamband. Dekningsgraden på mobiltelefon er svært vekslende, og kan ikke på noen måte erstatte radiosamband. HSL anser det derfor som avgjørende å forvise seg om at alt påkrevd utstyr fungerer tilfredsstillende før en flyging påbegynnes.

Med hjemmel i BSL D 1-14 er SSR transponder med mode C kunngjort i AIP Norge GEN 1-5, som et krav for både IFR og VFR flyging i Værnes CTR.