

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 89/2000

Avgitt: 13. desember 2000

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

Luftfartøy

-typer og reg.: deHavilland DHC-8-311, LN-WFO og
Piper PA 31-310, LN-NAB

Radiokallesignaler: WIF 9565 og LAB

Dato og tidspunkt: 3. september 2000, kl. 1320

Hendelsessted: Fokserød, like vest for Sandefjord lufthavn Torp

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, "Airprox"

Type flyging: Ervervsmessig for begge fly

Værforhold: God sikt, klar av skyer. Været ved flyplassen kl. 1120Z:
Vind: 020° 10 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 3 000 ft.
Temperatur og doggpunkt: 14 °C / 3 °C. QNH: 1011 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR og VFR

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter (NE-148), rapport fra vakthavende
flygeleder og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Begge luftfartøy var under innflyging til Sandefjord lufthavn Torp. WIF 9565 kom fra Bodø på en IFR reiseplan, mens LN-NAB kom fra Hamar VFR uten reiseplan.

Kl. 1315 ble WIF 9565 klarert av Torp kontrolltårn for visuell innflyging til rullebane 36 via venstre landingsrunde. Et minutt senere rapporterte LN-NAB posisjon Kvelde 6 200 ft, under nedstigning for å lande. Dette flyet ble instruert til å fortsette mot Fokserød for rullebane 36. (Kvelde og Fokserød er VFR rapporteringspunkter vest for lufthavnen.) På dette tidspunkt var WIF 9565 kommet ned i lavere høyde enn LN-NAB. Vakthavende flygeleder observerte på radar at fartøyenes kurser kunne føre til en konfliktsituasjon. For å

unngå dette, ble LN-NAB instruert om å stoppe nedstigningen i 3 000 ft. WIF 9565 var på dette tidspunkt i 2 500 ft i nedstigning.

LN-NAB svarte ikke på disse instruksjonene. Flere forsøk på å kalle opp flyet var mislykkede.

WIF 9565 ble orientert om kommunikasjonsproblemet og LN-NABs relative posisjon. Besetningen på WIF 9565 informerte om at de hadde angjeldende trafikk i sikte. Begge fly var da kommet ned i omtrent samme høyde. I nærheten av Fokserød ble det nødvendig for WIF 9565 å svinge skarpt til høyre for å posisjonere seg bak LN-NAB. Fartøysjefen på LN-NAB skriver i sin rapport at først da WIF 9565 svingte, oppdaget han det andre flyet. Først på dette tidspunktet ble han også oppmerksom på at han en tid hadde vært uten kontakt med lufttrafikk-tjenesten.

Flygelederen opprettet kl. 1321 delvis radiokontakt med LN-NAB som fikk klarering til å lande på rullebane 36. WIF 9565 ble instruert om å svinge venstre for å fortsette på forlenget medvindslegg inntil videre som nummer 2, for så å motta klarering til å lande etter LN-NAB.

Flyene landet henholdsvis kl.1323 og kl.1326.

Hendelsen ble observert både på radar og visuelt. Svikt i toveis radiokommunikasjon mellom Torp kontrolltårn og LN-NAB førte til at flyene kom nær hverandre ved Fokserød. Feil på LN-NABs kommunikasjonssett nr. 3 ble loggført i fartøyjournal og rapportert selskapets (Fotonor AS) avvikssystem etter hendelsen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Det oppsto ingen umiddelbar kollisjonsfare fordi både flygeleder og besetningen på WIF 9565, som hadde toveis radiokommunikasjon, hadde visuell (og radar) oversikt over trafikksituasjonen.

HSL anser at en besetning skal være særlig årvåken og oppmerksom på mulig trafikkonflikt ved innflyging til en lufthavn. HSL mener at hendelsen ble korrekt håndtert av Lufttrafikk-tjenesten og av besetningen på WIF 9565.