

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

[URL:http://www.aaiib-n.org](http://www.aaiib-n.org)

RAP: 48/2002

Avgitt: 2. oktober 2002

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.:	DHC 8-103, LN-WID / C-172, HB-CYC
Radiokallesignal:	WIF 986 / HYC
Dato og tidspunkt:	9. august 2001, kl. 1735-1740
Hendelsessted:	Tromsø CTR, 3 NM nordøst for TOS VOR
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, nærpassering
Type flyging:	Ervervsmessig ruteflyging / privat
Værforhold:	Det var lettskyet vær med god sikt i området hvor hendelsen fant sted
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR / VFR
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjef på LN-WID, rapport fra vakthavende flygeleder, rapport med lydåndutskrift fra Luftfartsverket Troms samt HSL undersøkelser.

---

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted i Tromsø kontrollsonen (CTR), og involverte WIF 986, en DHC 8 fra Widerøes Flyveselskap under utflyging fra Tromsø lufthavn Langnes på vei til Vadsø og HB-CYC, en C-172 på vei fra Honningsvåg til Bodø.

Kl. 1729 kalte besetningen på WIF 986 opp Tromsø tårn (TWR) og ba om starttillatelse og ATC-klarering. Starttillatelse for bane 01 ble gitt, og klarering for visuell høyresving ut fra Tromsø mot HTK radiofyr og videre flyging til Vadsø med høyderestriksjon til FL 090 ble utstedt.

Kl. 1732 sjekket HB-CYC inn på radiofrekvensen til Tromsø TWR og ba om tillatelse til å gjennomfly kontrollsonen i 3 000 ft. HB-CYC som fløy inn i CTR fra nordøst, fikk

---

klarering til å krysse i 3 000 ft via flyplassen. Kl. 1734 utstedte vakthavende flygeleder klarering til besetningen på WIF 986 for avgang på bane 01.

Ca. 2.5 minutter senere, kl 1737 ga flygeleder følgende informasjon til besetningen på WIF 986:

”WIF 986, traffic information, VFR traffic your 12 o’clock at 3 000 ft, XX miles”  
(utydelig, antakelig 2 miles)

På dette tidspunktet hadde allerede besetningen på WIF 986 observert HB-CYC på sin TCAS, (Traffic Collision Alert System) og først mottatt en TA (Traffic Advisory) og deretter en RA (Resolution Advisory) med beskjed om å stige. WIF var under utklatring og hadde derfor ikke energi nok til å utføre maksimal stigning, og fikk like etter ny TCAS melding om å foreta nedstigning. Besetningen uttrykte overfor flygelederen at hans trafikkinformasjon kom altfor sent, hvilket han bekreftet og beklaget. Fartøysjefen på HB-CYC ble heller ikke informert om avgående trafikk fra Tromsø, men kommenterte ikke saken ytterligere. Situasjonen var avklart kl. 1739.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

HSL anser at hendelsen medførte en mulig kollisjonsfare, og at TCAS utstyret om bord i WIF 986 i sterk grad bidro til å avklare situasjonen. Manglende årvåkenhet fra vakthavende flygeleders side bidro etter HSLs oppfatning til at hendelsen oppsto. Han skriver da også i sin rapport at trafikkinformasjon til besetningen på WIF 986 ble gitt på et altfor sent tidspunkt, og at fartøysjefen på HB-CYC også burde vært informert om avgående trafikk på tilnærmet motsatt kurs. Han skriver også at de involverte luftfartøyene åpenbart var i konflikt, og derfor skulle hatt informasjon/vært separert fra hverandre. Flygelederen tar selvkritikk og beklager det inntrufne. HSL kan bare si seg enig i flygelederens egne kommentarer til hendelsen.