

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

BUL 04/99

Telefax: 64 84 57 70

Avgitt: 29. mars 1999

Luftfartøy

-type og reg.: deHavilland DHC-8-103, LN-WIG/Reims F 172M, LN-ASB
Radiokallesignal: WIF 561/LN-ASB
Dato og tidspunkt: 20. juni 1998, kl. 0818
Hendelsessted: Ved Fimreite, like vest for Sogndal Lufthamn Haukåsen
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, mangelfull kommunikasjon
Type flyging: Ervervsmessig, regelbundet/Privat
Værforhold: Sogndal METAR kl. 0750: Vind: 070° 04 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: brutt skydekke i 7 000 ft. Temp./duggpunkt: 07°C/04°C. QNH: 1 021 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

VFR/Ingen

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Ingen

Andre skader:

Ingen

Informasjonskilder:

Fartøysjefenes rapporter, rapport fra lufttrafikkjentesten ved Sogndal Lufthamn samt HSLs egne undersøkelser

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted i Sogndal TIA, da en DHC-8 fra Widerøes Flyveselskap, LN-WIG, og en Reims F-172M, LN-ASB, samtidig befant seg i samme område i tilnærmet samme høyde.

LN-ASB var på vei til Voss/Bømoen i 7 000 ft. og fartøysjefen "sjekket inn" med tårnet på Sogndal lufthamn Haukåsen før han entret trafikkinformasjonsområdet. Han oppga posisjon og høyde, og fikk da informasjon om WIF 561, som var på vei til Haukåsen fra Førde lufthamn Bringeland i 7 500 ft.

Da WIF 561 sjekket inn med Sogndal AFIS, ble LN-ASB forespurt om posisjon og høyde, men tilbakemeldingen var uleselig. På dette tidspunkt fikk AFIS-fullmektigen øyekontakt med LN-ASB, og informerte WIF 561 om høyde og posisjon for denne. Han forsøkte nok en gang å få kontakt med LN-ASB, uten å lykkes. 3 minutter senere kom fartøysjefen på LN-ASB tilbake på frekvensen og forklarte at han en periode hadde gått fra "headset" til mikrofon og høyttaler, og at dette antakelig var årsaken til at han var uleselig.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Ifølge de informasjoner som finnes i de innkomne rapporter kan ikke HSL se at det forelå reell kollisjonsfare ved denne hendelsen. AFIS-fullmektigen fikk tidlig visuell kontakt med LN-ASB, og fartøysjefen på LN-ASB fikk også øyekontakt med WIF 561.

Det er selvsagt uheldig når kommunikasjonen svikter på denne måten, og fartøysjefen på LN-ASB beklager da også dette i sin rapport. Han opplyser at dårlig mikrofonbruk var årsaken til at hans tilbakemeldinger ble uleselige. Han sier at han rett og slett holdt mikrofonen for langt fra munnen. Han oppfattet imidlertid raskt at han ikke ble hørt, byttet til "headset" og gjenopprettet kommunikasjonen med Sogndal AFIS.