

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 50/2001

Avgitt: 16. november 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.:	DHC 8-100, LN-WIG og DHC 8-311, LN-WFE
Radiokallesignal:	WIF 732 og WIF 9570
Dato og tidspunkt:	23. september 2000, kl. 1210
Hendelsessted:	På sydlig grense for Bodø TMA, ved "Intersection" RANUM
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, underskridelse av sep. minima
Type flyging:	Ervervsmessig ruteflyging / ervervsmessig overføringsflyging
Værforhold:	Det var klart vær med ubegrenset sikt i området hvor hendelsen fant sted
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR, begge
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra Lufttrafikkjenesten i Bodø, rapporter fra begge fartøysjefer samt HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted i sydlig del av Bodø terminalområde (TMA), og medførte en underskridelse av separasjonsminima mellom WIF 732 og WIF 9570. WIF 732 var på vei fra Mo i Rana lufthavn Røssvoll til Bodø lufthavn, i flygenivå (FL) 110 med kurs mot RANUM INT. WIF 9570 var på vei fra Sandefjord lufthavn Torp til Bodø, også denne med kurs mot RANUM. Begge flyene var kommunikasjonsmessig på frekvensen til Bodø kontrollsentral (ATCC). Vaktstående flygeleder ved Bodø innflygingskontroll (APP), hadde planlagt å ta WIF 9570 inn på en VOR 011 innflyging som nummer en fordi denne hadde høyere hastighet enn WIF 732. WIF 9570 skulle tas gjennom høyden til WIF 732 etter at dennes hastighet var redusert ytterligere. WIF 732 skulle deretter vektoreres inn for VOR 011 bak WIF 9570. I det begge flyene var ca. 7-8 NM fra RANUM og hadde en

innbyrdes horisontal avstand på ca. 6 NM, ringte flygeleder på APP til Bodø ATCC og ba om å få begge flyene overført til sin frekvens. Da flygelederen fikk ”handover” på flyene ble WIF 732 akseptert først. Da den første besetningen kalte opp på frekvensen, var flygelederen derfor mentalt innstilt på at dette var besetningen på WIF 732. Følgende kommunikasjon fant nå sted på radiofrekvensen til APP:

WIF 9570: “Approach good afternoon WIF 9570 checking in we have information”

APP: “WIF 732 fly heading 030 vectors for traffic maintain flight level 110 report your speed”

WIF 9570: “Ja speed is 230 and turning heading 030 and we are cleared down to 110”

APP: “WIF 732 reduce your speed to 180 knots”

WIF 9570: “Speed back 180 WIF 9570”

Flygelederen skriver i sin rapport at hun reagerte på at besetningen svarte ”... cleared down to FL 110”, og antok at besetningen snakket feil, da de allerede var i FL 110 (WIF 732). Det var på dette tidspunkt utenkelig for flygelederen at hun snakket med feil fly. Flygelederen fulgte WIF 732 på radaren i påvente av at besetningen skulle svinge til kurs 030. Horisontal avstand mellom flyene var hele tiden minkende. Bodø ATCC ringte og spurte om flygelederen hadde fått over WIF 732, hvilket det ble svart bekreftende på. Like etter kalte besetningen på WIF 732 opp på frekvensen, og flygelederen forsto umiddelbart hva som hadde skjedd. Besetningen på WIF 9570 fikk så beskjed om å klatre til FL 120, men oppfattet ikke meldingen på grunn av lytting på ATIS. Flyet var på det tidspunkt i FL 117, synkende. Flygelederen ga så instruks om å klatre til FL 120, IMMEDIATELY. WIF 9570 var kommet til FL 113 før det steg til FL 120. Flygelederen anslo horisontal avstand mellom flyene på det tidspunktet til ca. 1 NM.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser at denne hendelsen kunne ha ført til en situasjon med mulig kollisjonsfare dersom ikke flygelederen hadde reagert så vidt raskt da feilen ble oppdaget. Minsteavstanden mellom flyene ble anslått til å ha vært ca. 300 ft vertikalt og 1 NM horisontalt. Hendelsen fant sted på et tidspunkt da ingen av flyene hadde Traffic Collision Avoidance System (TCAS) installert. Begge fartøysjefer skriver i sine rapporter at besetningene hadde visuell kontakt med det andre flyet, men dette var sannsynligvis på et tidspunkt hvor konflikten allerede var løst.

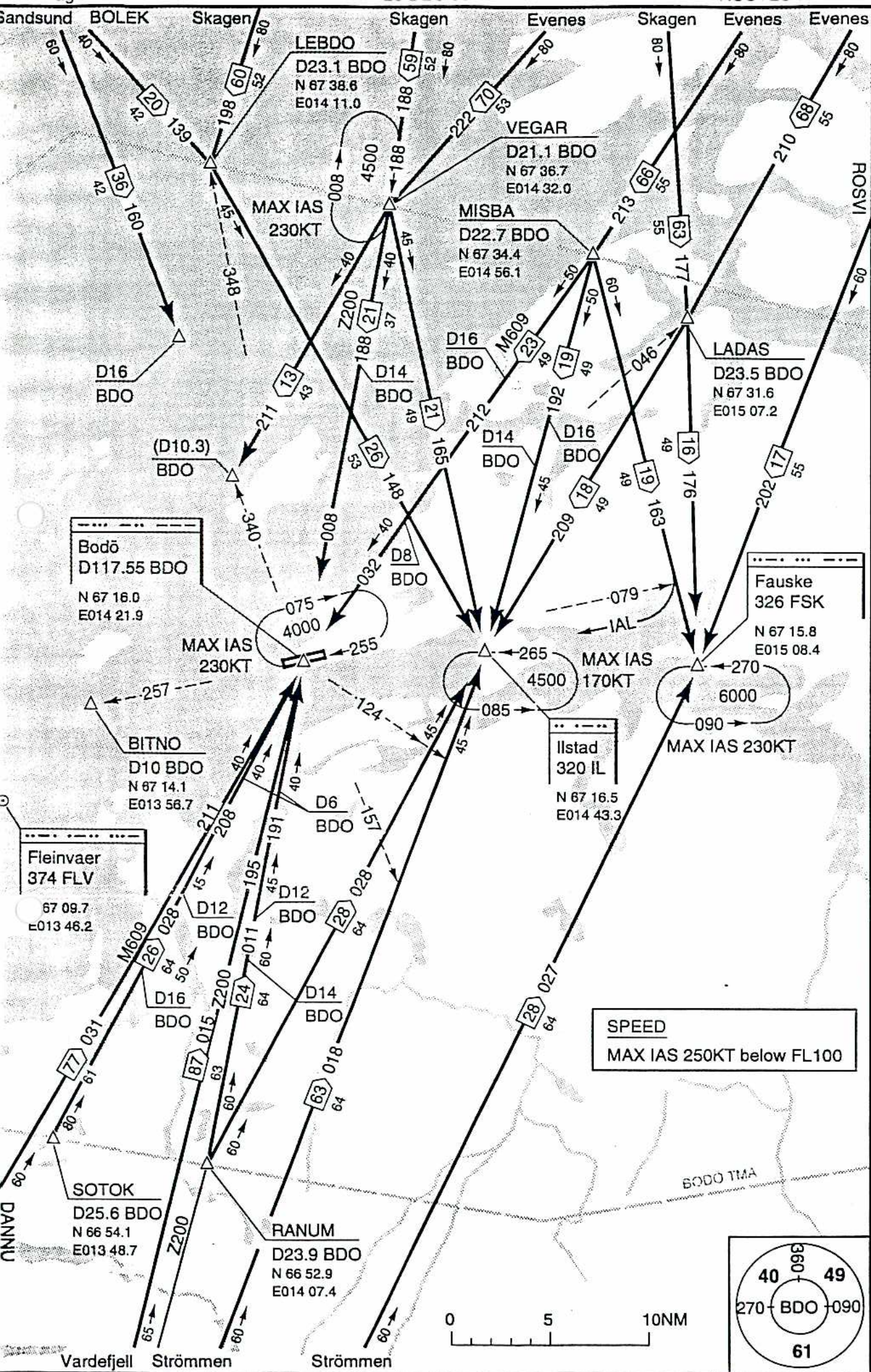
Flygelederens rapport beskriver i detalj hvordan trafikksituasjonen var tenkt løst, og tyder på god forhåndsplanlegging. På et tidspunkt ble imidlertid flygelederen, etter HSLs oppfatning, gjenstand for det man betegner som ”forventning”. Dette er et velkjent fenomen hvor man er helt overbevist om at det mentale bildet man har av en situasjon er det rette. Man har en redusert mottakelighet for annen informasjon eller signaler som skulle tilsi noe

annet. I dette tilfellet var flygelederen så overbevist om at det var besetningen på WIF 732 som gjorde første oppkall, at hun overhørte all informasjon i meldingen som kunne ha bekreftet at det virkelig var besetningen på WIF 9570 som kalte opp. Den eneste flygelederen reagerte på var at det ble lest tilbake "... cleared down to FL 110", fra et fly som etter dennes oppfatning allerede var i FL 110. Selv ikke dette var nok til at situasjonen ble oppdaget, og flygelederen konkluderte i stedet med at besetningen måtte ha lest feil tilbake. Her er vi inne på et annet område, nemlig "readback / hearback". Det er av stor betydning for flysikkerheten at radiokommunikasjon blir utført med en stor grad av nøyaktighet. Det er derfor viktig at tilbakelesing av en mottatt klarering, instruks eller melding er nøyaktig og korrekt. Ikke mindre viktig er det imidlertid at den som mottar tilbakelesingen virkelig hører på, og får bekreftet at tilbakelesingen er korrekt. Ved denne hendelsen var det etter HSLs oppfatning svært mangelfull hearback både fra flygelederen og besetningen på WIF 9570. Ved to tilfeller oppfattet ikke flygelederen at det ble lest tilbake "WIF 9570" og ikke "WIF 732". På sin side leste besetningen på WIF 9570 tilbake to instruksjoner som i utgangspunktet ble utstedt til WIF 732, uten at de oppfattet dette. I den kommunikasjonen som fant sted var det tilstrekkelig informasjon til at både flygelederen og de to besetningsmedlemmene på WIF 9570 burde oppfattet situasjonen.

HSL vil også understreke viktigheten av at en av besetningsmedlemmene alltid lytter på aktiv kommunikasjonsfrekvens, mens det andre besetningsmedlemmet bruker kompanifrekvens eller lytter på ATIS når dette er nødvendig. Dette er av stor betydning for å unngå at meldinger fra lufttrafikktenesten går tapt.

HSL vil oppfordre både lufttrafikktenesten og flyselskapene til å fokusere på dette med "forventning", og viktigheten av korrekt "readback / hearback" i sine utdannings- /treningsprogrammer.

Bilag: Områdekart



© SAS Flight Support - enb002abasaq0