

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL (HSL)

Postboks 165, /330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55
Telefax: 67 12 53 33

BUL 02/93
Avgitt: 8. juni 1993

Dato og tidspunkt: 11. februar 1993, kl 1810
Type flyging: Ervervsmessig og skole
Flytype: Beechcraft 200 (MOR 123 og MOR 003) og Piper-31-350 (FBD 14 og FBD 11)
Hendelsessted: Finale bane 25 ved Alesund lufthavn, Vigra
Værforhold: VMC, natt.

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

Etter mørkets frembrudd og i gode siktforhold øvet to skolefly fra Statens Trafikkflygerskole avgangs- og innflygingsprosedyrer ved Vigra lufthavn. Firebird (FBD) 14 skulle starte på bane 25 for stigning mot Fagernes (FAG) VOR. Før starten hadde besetningen brukt relativt lang tid på bakken før den var klar for avgang. FBD 11 var i ferd med å utføre en ILS-innflyging og overflyging til samme bane. Denne flygingen skulle gjennomføres ned til minima før overflyging og utflyging mot FAG VOR. På grunn av denne treningen ble bane 25 brukt selv om bane 07 normalt skulle vært i bruk i henhold til bakkevinden (150°/10 KT).

To luftfartøy fra Mørefly i ervervsmessig trafikk på IFR reiseplaner var samtidig i ferd med å påbegynne en innflyging til Vigra. MOR 123 kom fra Bournemouth, England, via Flesland (FLE) VORTAC. MOR 003 hadde startet fra Fornebu, og fløy via FAG VOR. MOR 003 og MOR 123 hadde beregnet passeringstid (ETO) Vigra (VIG) VORTAC henholdsvis kl 1815 og kl 1816. Begge disse fly var av Vigra TWR/APP tidligere klarert for nedstigning til FL 100 for en VOR/DME innflyging til bane 07.

Kl 1800 rapporterte MOR 123 flyplassen i sikte, og ble klarert en visuell innflyging til bane 07 uten høyderestriksjoner, med instruks om å rapportere Hareid. Kl 1803 rapporterte MOR 003 flyplassen i sikte, og ble også klarert for en visuell innflyging til bane 07 uten høyderestriksjoner, med instruks om å rapportere Ålesund. På dette tidspunkt forlot MOR 003 FL 100, mens MOR 123 passerte 6 000 FT. Begge luftfartøyer var da ca 25 NM fra VIG VORTAC.

HSL har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Kl 1805 rapporterte besetningen på MOR 123 at de passerte 4 500 FT, over Hareid (ca 12 NM fra Vigra). Ingen høyderestriksjoner ble gitt. Et halvt minutt senere rapporterte besetningen på MOR 003 at de var over Langevåg (ca 10 NM fra Vigra), i 4 900 FT. MOR 003 fikk da instruks om å stanse nedstigningen i 3 000 FT, og begge luftfartøyer fikk beskjed om en mulig endring av rullebane i bruk til bane 25. Ca 1½ minutt senere ble følgende meldinger utvekslet:

Vigra TWR/APP: 123 altitude now?

MOR 123: two thousand feet descending, and we have company in sight.

Vigra TWR APP: Roger, MOR 123 is number one in traffic.

MOR 003 rapporterte så MOR 123 i sikte, og ble deretter klarert inn bak MOR 123. Luftfartøyene ble instruert til å fortsette innflyging for landing bane 25. Da MOR 123 nærmet seg lufthavnen, ble følgende meldinger utvekslet:

MOR 123: MOR 123 coming up Giske.

Vigra TWR/APP: 123 roger proceed for left hand downwind 25. Check we have traffic inbound on an ILS approach. He will be making a missed approach for practise.

MOR 123: OK turning left hand downwind and we have traffic on final 25 in sight.

FBD 11, som på dette tidspunkt var klarert til å utføre en rettlinjert ILS innflyging til bane 25 etterfulgt av en overflyging og utflyging mot FAG VOR, mottok informasjon om at MOR 123 og MOR 003 befant seg på medvindsleggen til bane 25. Dette hadde betydning for den planlagte utflygingen. Fartøysjefen på FBD 11 bekreftet at han hadde begge fly i sikte, og at han ville svinge til venstre etter at trafikken hadde passert.

Fartøysjefen på MOR 123 svingte inn på finalen samtidig med at han mottok klarering til å lande bak trafikken på finalen (FBD 11). Til dette svarte fartøysjefen at han på dette tidspunkt allerede befant seg på finalen, og at han nå var foran FBD 11. Da MOR 123 først hadde plassert seg foran skoleflyet på finalen, fikk han landingsklarering av Vigra TWR/APP, og MOR 123 landet kl 1710.

MOR 123 fikk under innflygingen ikke informasjon om flytype og hastighet på FBD 11.

FBD 11 måtte foreta en unnvikende manøver for ikke å komme for nær MOR 123. Det ble svingt av LLZ og kort etter returnert til senterlinjen igjen. Deretter fortsatte FBD 11 sin ILS innflyging ned til sin minstehøyde, hvorfra besetningen gjennomførte den planlagte overflyging av bane 25 etterfulgt av den klarerte utflyging. MOR 003 landet etter dette med normal separasjon.

Ved denne hendelse var det intensiv kommunikasjon mellom Vigra TWR/APP og de forskjellige fly. Begge skoleflyene mottok klareringer til å utføre det ønskede treningsopplegg på det tidspunkt som MOR 123 og MOR 003 ankom samtidig for innflyging. Det ble nødvendig for Vigra

TWR å bytte bane i bruk. Etter hendelsen fikk fartøysjefen på MOR 123 kritikk over radio for sin innflyging.

HAVARIKOMMISSJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

HSL anser at en av årsakene til denne hendelsen ligger i misforståelsen som oppsto ved at besetningen på MOR 123 fikk beskjed om at de var "nummer en i trafikk". Da Vigra TWR/APP ga denne klarering til MOR 123 mente vakthavende flygeleder at dette skulle være i forhold til MOR 003. Det var nødvendig å bestemme rekkefølge for landing på disse to flyene, fordi de ankom Vigra omtrent på samme tid. Fartøysjefen på MOR 123 oppfattet klareringen som om han var nummer en til å lande i forhold til annen trafikk til lufthavnen. Han hadde derfor ikke motforestilling mot å svinge inn på finalen foran FBD 11 som han hadde visuell kontakt med, fordi han anså at avstanden til dette flyet var tilstrekkelig. HSL vil presisere at "nummer i trafikken" skal henspeile seg på i hvilken rekkefølge luftfartøyer i landingsrunden kan forvente landingsklarering. I henhold til BSL H Bilag I, pkt 2.4.14, er fraseologien som følger:

- b) NUMMER (nummer i trafikken) FØLG ETTER (type luftfartøy og posisjon) (tilleggsinstruksjoner om nødvendig).

MOR 123 var klarert for en visuell innflyging til bane 25, og var således en kontrollert flyging. BSL F 1-3, pkt 3.6.1.1, spesifiserer at det kreves klarering for enhver flyging som aktes utført som kontrollert flyging. HSL mener at da MOR 123 ved passering Giske fikk instruksjonen "proceed for left hand downwind 25", var dette en klareringsgrense som ikke kunne brytes uten at fartøysjefen først hadde mottatt en endret klarering, eller eventuelt i nødsfall. Disse forhold var ikke tilstede, slik at fartøysjefen på MOR 123 brøt sin klareringsgrense da han påbegynte "base"-sving. Dette hadde til følge at FBD 11 måtte svinge unna sin etablerte ILS-innflyging.

Mens MOR 123 var på vei mot flyplassen, ble FBD 11 klarert til å utføre en ILS innflyging, med derpå følgende avbrutt innflyging. FBD 11 ble også klarert for en venstre sving mot FAG etter de to luftfartøylene som da lå på medvindslegg. HSL mener det er viktig at alle fartøysjefer følger med i kommunikasjonen og samtidig holder god utkikk, slik at de kan danne seg et så fullstendig bilde som mulig av trafikksituasjonen. Hadde dette blitt gjort, kunne det ha ført til at fartøysjefen på MOR 123 satte spørsmål ved om han virkelig var nummer en i trafikken, og bedt om en klargjøring fra lufttrafikktenesten.

HSL stiller spørsmål ved om lufttrafikktenesten ved Vigra TWR/APP overholdt separasjonsbestemmelsene hva gjelder trekkatskillelse mellom MOR 123 og MOR 003. BSL G 1-3, pkt 7.2.1.2, sier følgende:

"Trekkadskillelse mellom to luftfartøyer som benytter samme navigasjonshjelpemiddel oppnås ved å tildele luftfartøyet bestemte trekk som er adskilt slik:

- a) Ved bruk av VOR/DME, VORTAC eller TACAN er er trekkadskillelse etablert når radialdivergensen er minst 20° og

- iii) Det ene av to innkommende luftfartøyer befinner seg 15 NM eller mer fra hjelpemidlet hvis flygehøyden ikke overstiger FL 100 eller 18 NM eller mer fra hjelpemidlet hvis flygehøyden overstiger FL 100."

Vakthavende flygeleder har forklart at han brukte sideatskillelse ved hjelp av geografiske punkter under innflygingen (passering av henholdsvis Ålesund og Hareid), og at han hadde luftfartøyene i sikte før passering av disse punktene, slik at vertikalseparering ikke var nødvendig. Ålesund og Hareid ligger henholdsvis ca 10 NM og 12 NM fra flyplassen. HSL stiller spørsmål ved om disse punktene egner seg for geografisk sideatskillelse. Når det gjelder reduksjon i atskillelsesminima iht. BSL G 1-4, pkt.1, mener HSL at Ålesund og Hareid ikke kan anses å ligge "i nærheten av flyplassen".

HSL finner det uheldig at man diskuterer inntrufne hendelser over radio. Dette vil kunne distrahere flygebesetning/lufttrafikkjeneste. Luftfartsverket bør anbefale overfor det operative miljø at inntrufne hendelser diskuteres over telefon etter at luftfartøyet/luftfartøyene har landet.

SLUTT