

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 26/2002
Avgitt: 9. juli 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Dassault Falcon 50, N544RA / Fokker 50, LN-RNC
Radiokallesignal:	N544RA / SAS 2337
Dato og tidspunkt:	14. juni 2001, kl. 1945
Hendelsessted:	Ca. 10 NM syd for Harstad/Narvik lufthavn Evenes (ENEV)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, klareringsbrudd (Level bust)
Type flyging:	Ervervsmessig ruteflyging / ervervsmessig charter
Værforhold:	Begge luftfartøyer var i skyer på tidspunkt for hendelsen
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	IMC / IMC
Reiseplan:	IFR / IFR
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra begge fartøysjefer, rapport fra Sjøflygeleder ENEV kontrolltårn, rapport fra vakthavende flygeleder samt HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

N544RA, en Falcon 50 fra TAG Aviation Management på vei fra Oslo lufthavn Gardermoen til ENEV, var under nedstigning for ILS-innflyging til bane 17 på ENEV. Besetningen hadde fått klarering til FL 100 på grunn av møtende trafikk. SAS 2337, en Fokker 50 fra SAS Commuter på vei fra ENEV til Bodø lufthavn, var under utflyging fra ENEV og var gitt klarering til FL 090 grunnet motgående N544RA. I det N544RA nærmet seg FL 100, hadde SAS 2337 passert FL 070, og besetningen på SAS 2337 fikk trafikkinformasjon om N544RA. Da SAS 2337 var i FL 080 registrerte besetningen N544RA på sitt Traffic Collision Avoidance System (TCAS), 1 300 ft over egen høyde. Besetningen på N544RA hadde da passert sin klareringsgrense på FL 100, og var kommet ned i FL 094-093. Besetningen på N544RA hadde på det tidspunkt oppdaget klareringsbruddet, og steg raskt tilbake til FL 100. Samtidig mistet vakthavende flygeleder

på ENEV Mode C-signalet fra transponderen til N544RA. Dette var borte fra radarskjermen i ca. 30 sekunder. Da Mode C-signalet kom tilbake viste det N544RA i FL 100. Da flyene passerte hverandre var det med minimal horisontal avstand, men ca. 1 300 ft vertikal avstand. Samtlige involverte rapporterte hendelsen til HSL, i henhold til gjeldende rutiner.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser ikke at det forelå noen reell kollisjonsfare ved denne hendelsen. Hendelsen medførte heller ikke underskridelse av atskilleelsesminima. Besetningen på SAS 2337 observerte N544RA på sin TCAS, og fikk derfor anledning til å redusere sin stigehastighet og foreta en midlertidig utflating i FL 080. Fartøysjefen på N544RA legger i sin rapport ikke skjul på at klareringsgrensen på FL 100 ble brutt, og beklager hendelsen. Han anser at en viktig årsaksfaktor til hendelsen var en ”altitude alerter” som ikke fungerte som den skulle under nedstigning til ENEV. Dette er en del av instrumenteringen som gir besetningen et varsel når flyet nærmer seg den høyden som er stilt inn på instrumentet. Den er også en integrert del av autopilot/Flight management systemet, og er med på å sørge for at flyet, når autopiloten er i bruk, automatisk flater ut i innstilt høyde.

HSL har i ettertid mottatt dokumentasjon fra et autorisert flyverksted, som bekrefter at en ikke operativ ”altitude alerter” ble skiftet ut på angjeldende luftfartøy etter hendelsen. HSL ser ingen grunn til å betvile at en defekt ”altitude alerter” kan ha vært en viktig årsaksfaktor, men vil allikevel oppfordre flybesetninger til alltid å vise årvåkenhet og monitorere instrumentene under flyging på en slik måte at eventuelle tekniske feil ikke behøver å medføre overskridelser av klareringsgrenser som ved denne hendelsen.

HSL har ingen konkret informasjon om hvorfor Mode C-signalet fra transponderen falt ut i ca 30 sekunder, men Luftfartstilsynet antyder i sine kommentarer til høringsutkastet at besetningen selv kan slått transponderen av. Dette underbygges av at transponderen fungerte både før og etter hendelsen. Luftfartstilsynet uttaler videre:

”Som luftfartsmyndighet har vi blant annet stilt krav til bruk av transponder og TCAS om bord. Dette er viktige hjelpemidler for flysikkerheten. Luftfartstilsynet finner det således ikke akseptabelt dersom flygebesetninger slår av noen del av transpondersystemet i situasjoner hvor en fartøysjef oppdager at man har avveket fra mottatt klarering fra lufttrafikkjenesten”.