

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 15.05.2006
SL Rapport: 11/2006

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy:

- Type og reg.:	British Aerospace 146-200, OY-RCA	
Operatør:	Atlantic Airways	
Radiokallesignal:	FLI610	
Dato og tidspunkt:	Onsdag 6. oktober 2004, kl. 0840	
Hendelsessted:	Alta lufthavn (ENAT)	
ATS luftrom:	Alta TMA, klasse D	
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, flyging i strid med klarering	
Alvorlighetsgrad:	Klasse 4. Betydelig hendelse iht. BSL A 1-10	
Type flyging:	Ervervsmessig, ikke regelbundet	
Værforhold:	METAR ENAT 0750Z 18010KT 9999 BKN025 11/06 Q0999	
Lysforhold:	Mørkt	
Flygeforhold:	IMC	
Reiseplan:	IFR	
Antall om bord:	Besetning på 2+2 og 86 passasjerer	
Personskader:	Ingen	
Skader på luftfartøy:	Ingen	
Andre skader:	Ingen	
Besetning:	Fartøysjef	Styrmann
- Kjønn og alder:	Mann, 63 år	Mann, 36 år
- Sertifikat:	ATPL-A	CPL-A
- Flygererfaring:	Total flygetid 26 310 timer hvorav 13 600 på aktuell type. Siste 90/30/3 døgn 150/36/13 timer. Siste døgn 5:30 timer.	Total flygetid 3 060 timer hvorav 2 001 på aktuell type. Siste 90/30/3 døgn 202/92/6:30 timer. Siste døgn 6:30 timer.
Flygeleder:		
- Kjønn og alder:	Mann, 26 år	
- Sertifikat:	Juni 2001	
- Autorisasjon:	Desember 2001	
- Rettigheter:	ADI, ADV, APP	
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjef (NF-0148), rapport fra Avinor/LTT Alta, samt SHTs egne undersøkelser.	

FAKTISKE OPPLYSNINGER

OY-RCA, en British Aerospace 146-200 fra Atlantic Airways, fløy 6. oktober 2004 selskapets charterrute FLI610 fra Stord lufthavn Sørstokken (ENSO) til Alta lufthavn (ENAT). Alta TWR/APP og Bodø ATCC hadde koordinert slik at flygingen kom inn mot Alta via Bardufoss og rapportertingspunktet BADIX (R-236,3 ATA/DME 26,4) på grensen til Alta TMA. Fra dette punktet ville flygelederen i Alta at besetningen skulle fly til IF (R-244 ATA/DME 14) og deretter innflygingsprosedyren VOR/DME-044°. Denne innflygingsprosedyren brukes fortrinnsvis når det er god sikt, og flygelederne i Alta og Bodø diskuterte muligheten av at besetningen ikke ville fly denne pga. skydekket. I så fall ville flygelederen i Alta ha flyet via rapporteringspunktet MANIT (R-272,9 ATA/DME 27,6) og deretter ILS-11. Bodø ATCC meldte tilbake til Alta TWR/APP at flyet kom på BADIX.

Kl. 08:34:22 kontaktet besetningen Alta TWR/APP på frekvens 120,400 MHz. Flyet foretok da nedstigning til FL110 og besetningen rapporterte at de var 39 NM fra Alta. Flygelederen svarte på anropet og oppga gjeldende QNH. Han klarerte flygingen videre ned til 5 000 ft og ”direct 15 miles final on the VOR 044 approach”. Fartøysjefen, som var PNF, sa de ønsket å fly ARC for RWY 11 og ville rapporterte ved 15 NM. Flygelederen gjentok den opprinnelige klareringen til VOR/DME-044°. Besetningen kvitterte for dette med sitt radiokallesignal.

Besetningen fortsatte sin nedstigning mot Alta og kom under radardekning i ca. 7 000 ft. Kl. 08:43:42 rapporterte besetningen at de var ”on the VOR/DME now” og at de fortsatte nedstigning til under 5 000 ft. Avstanden ble oppgitt til 12 NM. Flygelederen kvitterte og ba besetningen bekrefte at den var etablert på innflygingsprosedyren VOR/DME-044°. Dette gjorde han fordi han leste av QDM 117 grader på tårnets peilemottaker (VDF). Fartøysjefen svarte at de fløy ARC slik de hadde informert om. Flygelederen ba om bekreftelse på at de hadde fløyet prosedyren VOR/DME-11. Fartøysjefen bekreftet dette. Flygelederen gjentok hva de var klarert for og fartøysjefen beklaget hendelsen. Besetningen fikk landingsklarering og landet kl. 0847. Det var ingen annen lufttrafikk i området.

Styrmannen har overfor SHT gitt uttrykk for at det var planen å fly en ARC DME 17 for RWY 11 ved ankomst til Alta. Flygerne hadde bestemt seg for at hvis de av en eller annen grunn ikke kunne få denne innflygingen når de kontaktet APP, ville de legge seg i holding til klarering ble gitt. Styrmannen var PF og hadde fløyet til Alta 2-3 ganger tidligere, men hadde aldri fløyet VOR/DME-044°. Under de rådende skyforhold ville han ikke fly denne prosedyren.

Alta TWR/APP har radarfremvisning som formelt ikke er godkjent. Enheten mottar data fra Luftforsvarets radarer i Kautokeino og Honningsvåg som presenteres på et RaADS-display. SHT er kjent med at Avinor har konkrete planer for forbedring av radardekningen i området ved å sette opp en ny radar som skal dekke Alta TMA og Hammerfest TMA. Det forventes styrevedtak om utbygging i løpet av første halvår 2006 og deretter ca. to år til radaren er i operativ drift. Denne radaren vil gi dekning ned mot 1 000 ft i innflygingssektorene.

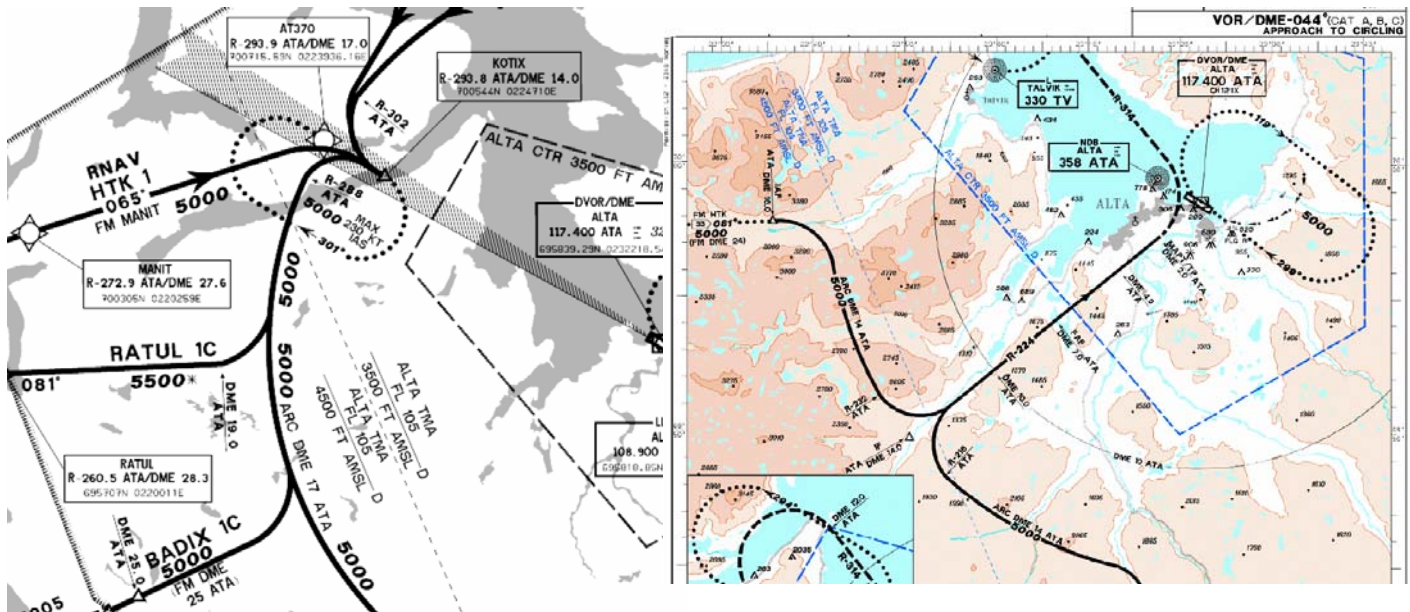


Fig. 1: Kartutsnitt fra AIP viser STAR med ARC som ble fløyet i forhold til VOR/DME-044° ved Alta lufthavn

Følgende punkt fra BSL F 1-1 Lufttrafikkregler er relevant for hendelsen:

§2-26, pkt. (2):

Finner en fartøysjef at en mottatt klarering ikke er tilfredsstillende kan han anmode om endret klarering. Slik endret klarering skal utstedes når det er mulig.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Alta lufthavn ser ut til å bli stadig viktigere for luftfarten i Finmark. Avinors statistikk for rute-, charter- og fraktflyging viser en trafikkøkning fra 2002 til 2003 på 1,4%, fra 2003 til 2004 på 13% og fra 2004 til 2005 på 15,9%. Økt trafikk gir også økt arbeidsbelastning for flygelederne på Alta TWR/APP. SHT mener det er viktig at lufttrafikk-tjenesten har tilstrekkelig gode hjelpemidler for en sikker trafikkavvikling. Det kan settes spørsmålsteget ved om det er tilstrekkelig at en kontrollert flyplass med ca. 10 000 bevegelser i året ikke har radardekning under 7 000 ft. Med FLI610 synlig på radar ville flygelederen raskere forstått situasjonen og fått et riktigere bilde av trafikksituasjonen i TMA. SHT mener at en ny radar slik som Avinor planlegger vil bidra til økt flysikkerhet i området. Ettersom det formelle styrevedtaket for å gjennomføre denne utbyggingen foreløpig mangler, gir SHT en tilråding for dette.

Undersøkelsen har vist at det oppsto en situasjon der flygelederen i Alta TWR/APP og besetningen hadde ulike oppfatninger av hvordan siste del av innflygingen skulle gjennomføres. Flygelederen hadde koordinert med kontrollsentralen at flygingen skulle komme over BADIX og videre fly VOR/DME-044°. Kontrollsentralen meldte aldri tilbake at besetningen ikke ville gjøre dette og dermed ble flygelederen i Alta sittende med feil forventning om hva besetningen ville gjøre. Utskrift av telefoni viser at avtalen mellom Alta TWR/APP og Bodø ATCC var at hvis besetningen ville ha en annen innflygingsprosedyre enn VOR/DME-044° skulle flygingen ledes over MANIT. Dette ble ikke gjort og flygelederen i Alta var i god tro da han forventet at FLI610 ville fly VOR/DME-044°. SHT mener mangelfull kommunikasjon mellom TWR/APP og ATCC er en årsaksfaktor til hendelsen.

Det er SHTs vurdering at da besetningen på FLI610 kontaktet Alta TWR/APP og ønsket å fly ARC DME 17, burde flygelederen gitt ny klarering i stedet for å holde på den opprinnelige. Det var ingen trafikkmessige forhold som tilsa at ny klarering ikke kunne gis slik regelen i BSL F §2-25 beskriver. SHT mener trafikk inn mot Alta bør tilbys presisjonsinnflygingsprosedyren ILS-11 såfremt trafikksituasjonen tillater det, og at det er opp til besetningene å anmode om alternativ prosedyre.

Selv om besetningen besto av erfarne trafikkflygere var den ikke godt kjent i Alta. Besetningen var klar over at de fløy i kontrollert luftrom og at de fløy annerledes enn klarert. Alta TWR/APP hadde ikke gitt informasjon om eventuell annen trafikk i TMA/CTR, så besetningen visste derfor ikke om det var andre fly langs den ruten de valgte. SHT ser alvorlig på at besetningen fløy den innflygingsprosedyren de på forhånd hadde bestemt seg for og at de bevisst valgte å avvike fra den klarering flygelederen hadde gitt.

SIKKERHETSTILRÅDINGER¹

Lufttrafikkjenesten ved Alta TWR/APP har ingen radarhjelpemidler som gir dekning i lavere høyder. Dette gjør det nødvendig å drive prosedyrekontroll i Alta TMA med stadig økende trafikkbelastning. Radardata leveres fra to av Luftforsvarets radarer og løsningen er formelt ikke godkjent. SHT tilrår derfor at Avinor iverksetter tiltak som muliggjør radarkontroll og forbedrer radardekningen i Alta TMA. (SL Tilråding 16/2006)

¹ Samferdselsdepartementet besørger at sikkerhetstilrådingen blir forelagt luftfartsmyndigheten og/eller andre berørte departementer til vurdering og oppfølging. Jf Forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart, §17.