

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 11/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 10. mai 1995

Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna 208 Caravan, OY-TCA
-fabr. år:	1986
-motor:	Pratt & Whitney PT6A-114
Radiokallesignal:	OY-TCA
Dato og tidspunkt:	6. februar 1995 kl. 0600
Hendelsessted:	Ca 50-60 NM øst av Bergen
Type hendelse:	Ca 2 000 ft tap av høyde i isingsforhold og fjellbølger
Type flyging:	Transportflyging
Værforhold:	Vind i FL 160: 280° 50-87 kt, temp. ÷20 ° C.
Flygeforhold:	IMC
Reiseplan:	IFR
Antall ombord:	2
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapporter fra fartøysjef samt værtjenesten Fornebu.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

HENDESESFORLØP

OY-TCA tok av fra Oslo lufthavn Gardermoen kl. 0353 for en transportflyging til Bergen lufthavn Flesland. Fartøysjefen sier i sin rapport at da de nærmet seg fjellene øst av Flesland begynte det å ise ganske mye, selv om de holdt FL 160 og temperaturen var ÷ 20° C. Denne isingen fortsatte, og da de var ca. 50-60 NM fra Flesland klarte de ikke å holde høyden selv med fullt motorpådrag. Da de kom ned i FL 140 avtok isingen noe, og de klarte å holde høyden ut til kysten. Fartøysjefen sier videre at noe av grunnen til at de fikk problemer var at det også var kraftig motvind og at tiden de oppholdt seg i isingsforhold derved ble forlenget. At de ikke klarte å holde høyden kan også ha vært forårsaket av fjellbølger i kombinasjon med isingen.

Når det gjelder værinformasjoner som fartøysjefen fremskaffet før flygingen, sier han i sin rapport at de får været fra Værtjenesten Fornebu per fax kl. 0200, mens deres fremmøtetid er kl. 0300. Er det noe dårlig vær ringer besetningen værtjenesten Fornebu for å få en briefing og det nyeste været, noe som ble gjort av fartøysjefen denne natten. Han fikk da

opplyst at det lå en kaldfront i området, men at den lå i ytterkant av det trekket de skulle følge og at de derfor ikke ville bli særlig berørt av denne. Da fartøysjefen ringte værtjenesten Flesland før avgang fra Gardermoen svarte de ikke på telefonen, så han ringte kontrolltårnet for å få aktuelt vær. Fartøysjefen er usikker på om han fikk ICE-MESSAGE for Stavanger FIR på telefonen, og mener at han kan ha fått den over radio underveis. Han kan ikke huske om han fikk noen ICE-MESSAGE fra Værtjenesten Fornebu. Etter landing oppsøkte han værtjenesten ved Flesland, hvor det ble bekreftet at han hadde fløyet gjennom en kaldfront.

Værtjenesten Fornebu sier i sin rapport at det ved midnatt natt til 6. februar lå en kaldfront utenfor kysten av Vest-Norge fra Vesterålen og sørvestover. Det var mye skyer og en del nedbør i forbindelse med frontpassasjen. Kaldfronten beveget seg i sørøstlig retning. Kl. 0700 lå den over østlandsområdet og strakte seg videre vestover og gikk ut i havet i området ved Bergen. Varselet for høydevinder var: FL 100 - 270-280°, 50-60 kt. FL 180 - 280°, 65-75 kt. Det var meldt moderat til sterk turbulens ned til FL 50 over Nordvestlandet. Værsituasjonen var slik at en kunne forvente ising. Dette viste seg også i observasjoner av ising fra Fokker 50 maskiner, og i utstedelsen av flere ICE-MESSAGE for land og fjordområdene i Stavanger FIR som anga moderat ising mellom FL 50 og FL 180. O-isothermen lå i ca. 6 000 ft. Temperaturen var $\pm 15^{\circ}$ C i ca. FL 160. Dette ut fra sondeoppstigning fra Sola kl 0100.

Vakthavende meteorolog ved Værtjenesten Fornebu sier ellers i sin rapport at av ukjent årsak ble ICE-MESSAGE for Stavanger FIR ikke sendt med i den rutinemessige telefaksendingen til angjeldende flyselskap denne natten. Han sier ellers at det medfører riktighet at flygerne i Air Team av og til tar telefonisk kontakt med værtjenesten en gang mellom kl. 0300 og 0400, men at dette ikke ble gjort denne natten. Han mener at dersom vedkommende hadde tatt kontakt, ville han naturlig nok fått de advarsler som ville ha vært berettiget, og dessuten fått kjennskap til gjeldende ICE-MESSAGE. Meteorologen bemerker til slutt at selskapet ikke ønsker prognoser for vindforholdene over FL 100, mens denne flygingen foregikk i FL 160.

Telefaxmeldingene fra Værtjenesten Fornebu inneholder ikke forside hvor det er påført hva meldingen inneholder eller antall sider. Inn og utgående telefonsamtaler blir ikke loggført eller tatt opp på lydbånd.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser det for sannsynlig at årsaken til at OY-TCA ikke klarte å holde FL 160 var ising, muligens i kombinasjon med nedadgående luftstrømmer. Motvinden førte videre til at flyet ble liggende lenger i isingsforhold. HSL mener selskapet bør vurdere å anmode Flyværtjenesten om høydevinder for høyder over FL 100, og om at tidspunktet for oversenselse av værinformasjoner på telefax forskyves noe slik at informasjonene er så aktuelle som mulig.

ICE-MESSAGE for Stavanger i det aktuelle tidsrommet varslet moderat ising. Flyets driftshåndbok angir at flyet ikke skal flys inn i kjente isingsforhold dersom det er meldt

om sterk ising eller frysende regn. Dette betyr at den aktuelle ICE-MESSAGE ikke var til hinder for å påbegynne turen.

Ved at Flyværtjenesten ikke sender ut en førsteside med sine telefaxmeldinger der innhold og sidetall er angitt, kan ikke mottakeren kontrollere om alle opplysninger som skal være med, virkelig er kommet med. HSL finner at dette er en uheldig praksis.

I undersøkelser av luftfartsulykker og -hendelser kan det være av viktighet i ettertid å kunne rekonstruere nøyaktig hva som ble gitt av værinformasjoner før flyging. HSL mener derfor det ville være formålstjenlig om Flyværtjenesten registrerte sine telefonsamtaler.

TILRÅDINGER

Flyværtjenesten bør sende en førsteside med sine telefaxmeldinger der meldingens innhold og sideantall er angitt.

Flyværtjenesten bør vurdere å innføre en manuell eller elektronisk registrering av tjenestetelefonene.

Selskapet bør vurdere hvorvidt de nåværende faxmeldinger som blir overført fra Flyværtjenesten, inneholder de opplysninger som anses nødvendig, samt om tidspunktet for overføring er optimalt.