

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 26/2001

Avgitt: 7. august 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: DHC 8-103, LN-WIB og Piper PA-42 (Cheyenne) reg. ukjent

Radiokallesignal: WIF 520 og QAJ 198

Dato og tidspunkt: 29. juli 2000, kl. 1115-1120

Hendelsessted: Like syd for Førde lufthavn Bringeland (ENBL)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse AIRPROX

Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging (WIF 520) og ervervsmessig, ambulansflyging (QAJ 198)

Værforhold: ENBL METAR kl. 1120: Vind: variabel 3 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: spredte skyer i 2 000 ft. Temp./duggpkt.: 18 °C/11 °C. QNH: 1013 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR, begge

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen: (LN-WIB)

-kjønn/alder: Mann, 41 år

-sertifikat: ATPL A

-flygererfaring: 7 000 timer, hvorav 1 200 timer på aktuell type

Informasjonskilder: Rapport fra lufttrafikkjentesten på Bringeland, Stavanger kontrollsentral, rapport fra fartøysjef på WIF 520 samt HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted i ukontrollert luftrom klasse G, like syd for ENBL. QAJ 198 var en ambulansflyging på vei fra Köln/Bonn lufthavn (EDDK) til ENBL, og var under

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

nedstigning mot FLETEN (FT) for innflyging til ENBL fra vest. WIF 520, en regulær ruteflyging, skulle fly fra ENBL til Bergen lufthavn Flesland (ENBR). Besetningen på WIF 520 ble anbefalt å foreta avgang mot øst på bane 08, for å unngå konflikt med innkommende QAJ 198 som var på vei mot FT, vest for ENBL. Denne anmodningen ble ikke fulgt, og besetningen opplyste at de ville foreta en visuell sving mot syd rett etter avgang fra bane 26. Besetningen på WIF 520 ble gitt følgende beskjed fra Bringeland AFIS:

”WIF 520 cleared by Stavanger to Flesland via DIRBI and FL 90 with level change”

Vakthavende AFIS fullmektig ved Bringeland AFIS forsøkte å varsle Stavanger kontrollsentral (ATCC) om at WIF 520 allikevel tok av mot vest, men kom ikke gjennom på telefonen. Han valgte da å sende WIF 520 over til Stavanger ATCC umiddelbart etter avgang, i håp om å få begge flyene på samme frekvens. Imidlertid kalte besetningen på QAJ 198 opp Bringeland AFIS like etter, og AFIS fullmektigen fant det da nødvendig og sende dem tilbake på Stavanger ATCCs frekvens. Det ble nå gjort flere forsøk på å oppnå kontakt mellom Stavanger og Bringeland, både fra Stavanger ATCCs side og fra Bringeland AFIS.

Stavanger ATCC fikk radarkontakt med WIF 520 da denne passerte 3 500 ft, og først da ble vakthavende flygeleder klar over at WIF 520 klatret vestover. Begge flyene var da på Bringeland frekvens, og flygelederen antok da at Bringeland sto for informasjonen til begge. Først da WIF 520 svingte sydover like før FT, ble situasjonen oppfattet som et mulig problem fra Stavanger ATCCs side. Da besetningen på WIF 520 sjekket inn på Stavanger ATCCs frekvens, i 5 200 ft klatrende, ble de umiddelbart bedt om å foreta nedstigning til 5 000 ft. QAJ 198 holdt da 6 000 ft. Besetningen på WIF 520 etterfulgte anmodningen, og like etter var besetningen på QAJ 198 også tilbake på frekvensen til Stavanger ATCC. Besetningen på WIF 520 rapporterte QAJ 198 i sikte, og fortsatte sin utkltring etter at passering var foretatt visuelt.

Situasjonen var med dette avverget, og QAJ 198 ble igjen oversendt til Bringeland AFIS.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Ifølge de innsendte rapporter var det etter hendelsen noe tvil blant de involverte om hvorvidt hendelsen var av en slik art at den skulle rapporteres. Dette medførte at innrapporteringen ble noe forsinket og rapportene fra de aktuelle lufttrafikkjenesteenhetene ble mottatt ca. 3 uker etter hendelsen. Rapporten fra fartøysjef på WIF 520 ble, etter forespørsel fra HSL, mottatt i begynnelsen av november. Fartøysjef på QAJ 198 har ikke rapportert hendelsen. Disse forhold bidrar naturlig nok til å komplisere og forsinke saksbehandlingen hos HSL.

Denne hendelsen viser tydelig de problemer som kan oppstå med den luftromsstrukturen som gjelder i det aktuelle området. Bringeland trafikkinformasjonszone (TIZ) strekker seg fra bakken og opp til 4 500 ft AMSL, og Stavanger CTA har nedre grense i FL 95. Det mellomliggende luftrom er ukontrollert luftrom klasse G, uten krav til to-veis samband eller atskillelse mellom luftfartøyene. I tillegg medfører topografien i området problemer med tilstrekkelig radardekning og kommunikasjon. Hendelsen avdekker også problemer med koordinering av trafikken, mellom Stavanger kontrollsentral og AFIS-enhetene i området, i

dette tilfellet Bringeland AFIS. I følge fungerende seksjonssjef ved Bringeland AFIS kan noe av sambandsproblemene mellom Bringeland og Stavanger kontrollsentral settes i sammenheng med at en direktelinje mellom enhetene er erstattet av oppringt samband.

Besetningen på WIF 520 fulgte ikke oppfordringen fra AFIS-fullmektigen om å foreta avgang mot øst. HSL er klar over at IFR-avgang er mot vest, men siden avgangen ble foretatt visuelt i godt vær og den oppgitte årsaken til anmodningen var en mulig trafikkonflikt, stiller HSL spørsmål ved denne avgjørelsen. I følge AIP GEN 3.3 pkt. 4 vedrørende operasjon ved lokal flygeinformasjonstjeneste, fastslås det at fartøysjefen selv er ansvarlig for å unngå kollisjon med annen trafikk. Da det allikevel ble foretatt stigning mot det radiofyret som annen trafikk var på vei inn til, kan dette, etter HSLs oppfatning, indikere mangel på godt flygerskjønn.

Hendelsen er på ingen måte enestående, og retter igjen søkelyset på denne type luftromsstruktur. Etter flere år med tilsvarende forhold har Luftfartsverket opprettet Helgeland terminalområde (TMA) over flyplassene på Helgelandskysten og har på den måten redusert muligheten for konflikter tilsvarende denne hendelsen. Dette medfører at man har kontrollert luftrom ned til øvre grense for TIZ/TIA. Slik kan både ut- og innflyging fra AFIS-plassene i hovedsak foregå i kontrollert luftrom, med krav både til to-veis kommunikasjon og atskillelse mellom luftfartøyene. Opprettelsen av en slik TMA er uten tvil en svært viktig sikkerhetsbarriere. Det er imidlertid klart at det også må være tilfredsstillende radardekning i området, for at en slik ordning skal kunne fungere.

HSL vil anbefale Luftfartsverket å foreta en gjennomgang av gjeldende inn-/utflygingsrutiner i Sogn og Fjordane-området, avklare koordineringsansvaret mellom Stavanger kontroll og AFIS-plassene samt bedre kommunikasjonsforholdene enhetene i mellom. Det er også HSLs oppfatning at opprettelse av en felles TMA for Bringeland og Florø (ENFL) ville bidra til økt flysikkerhet i dette området.

TILRÅDINGER

Tilråkning nr 28/2001:

HSL tilrår Luftfartsverket å vurdere om det er formålstjenlig å etablere en felles TMA over ENBL og ENFL

Vedlegg: IAC, ENBL