

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60 - 64 84 57 62 BUL 17/99

Telefax: 64 84 57 70 Avgitt: 29. juli 1999

Luftfartøy

-type og reg.: Ilyushin Il-76TD, RA 76478

-motorer: 4 stk. Soloviev D-30KP-1

Radiokallesignal: Aeroflot (AFL) 9901

Dato og tidspunkt: 4. april 1998, kl. 0617

Hendelsessted: Innflyging til Harstad/Narvik lufthavn Evenes, ENEV

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, feilnavigering

Type flyging: Ervervsmessig, fraktflyging

Værforhold: Vind: Variabel 5 kt. Sikt: 9 km. Skyer: Få skyer i
1 500 ft, brutt skydekke i 2 500 ft. Snøbyger i omegnen.
Temperatur og doggpunkt: begge 0° C. QNH: 1 008 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: IFR

Antall ombord: Ukjent

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn, alder: Mann, ukjent alder

-sertifikat: Ukjent

-flygererfaring: Ukjent

Informasjonskilder: Rapport fra vakthavende flygeleder, kortfattet rapport fra
fartøysjef og HSLs egne undersøkelser. Det må anføres her at
HSL kort tid etter hendelsen gjorde flere forsøk på å oppnå
kontakt med russiske myndigheter for avlesing av flyets
flygeregistratorer, men at dette ikke førte frem. Denne bulletin
kan derfor ikke gi et fullstendig bilde av hendelsen.
22. mars 1999 mottok HSL en kortfattet rapport på hendelsen
fra de russiske luftfartsmyndighetene (FAA). Detaljer fra denne
rapporten er tatt med i bulletinen.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Aeroflot (AFL) 9901 var på en IFR reiseplan fra Moskva til Evenes. Flyet, en Il-76TD kom inn i norsk territorium fra Sundsvall kontrollområde i Sverige. Under innflyging til bane 18 kl. 0617, hvor det var delvis skyet med spredte snøbyger i omegnen, rapporterte besetningen at de var etablert på lokalisatoren. Flygelederen observerte på sin radarskjerm at flyet lå ca. 4 NM øst for denne. Flyets høyde var da mellom 4 500 og 4 000 ft. 4 000 ft er den initielle innflygingshøyden. (Sikker høyde i denne sektor er 5 800 ft.) Flygelederen ba besetningen om å stige til 6 000 ft igjen. Deretter ga han radarvektorering til ILS bane 18. Flygelederen har etter ønske fra HSL laget en skisse etter hukommelsen over hvordan han husker radarbildet. (Se Bilag 1.)

AFL 9901 ble vektorert over på vestsiden av lokalisatoren (LLZ), og derfra gitt en kurs for etablering på LLZ. Da flyet også denne gang gikk igjennom LLZ og kom på østsiden, startet flygelederen en ny vektorering. Han ba besetningen denne gang gjøre en innflyging basert på VOR til bane 18. Denne innflygingen ble gjennomført uten problemer, og flyet landet kl. 0639. ILS'en hadde vært kontrollflyet av Luftfartsverkets kontrollfly LN-ILS dagen før, uten anmerkninger. Etter Aeroflot's problemer med å etablere seg på ILS lokalisatoren ble tekniker utkalt for å kontrollere ILS'en. Han fant ut at alt var normalt med systemet. Et rutefly (SAS 2303) som kom inn etter Aeroflot gjorde en monitorert ILS innflyging til samme bane, hvor alt var normalt.

I rapporten fra de russiske luftfartsmyndighetene blir det sagt at besetningen ikke fulgte selskapets fastsatte rutiner. Mens de avventet radarledning hadde de ikke satt inn de nødvendige "airdata" i navigasjonscomputeren. De hadde heller ikke benyttet VOR frekvensen 113.1 MHz. Besetningen hadde bare satt inn ILS og NDB frekvensene. (Se Bilag 2.)

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det lyktes ikke for HSL's beredskapsvakt å få kontakt med russiske luftfartsmyndigheter i tide til å initiere avlesing og analysing av flyets flygeregistrator. Ettersom denne feilnavigeringen har visse likhetspunkter med innflygingen på Svalbard 29. august 1996, som fikk katastrofale følger, anser HSL at det burde være av største interesse å kontrollere at det ikke er noe misforhold mellom russiske innflygingsprosedyrer og norsk innflygingsutstyr.

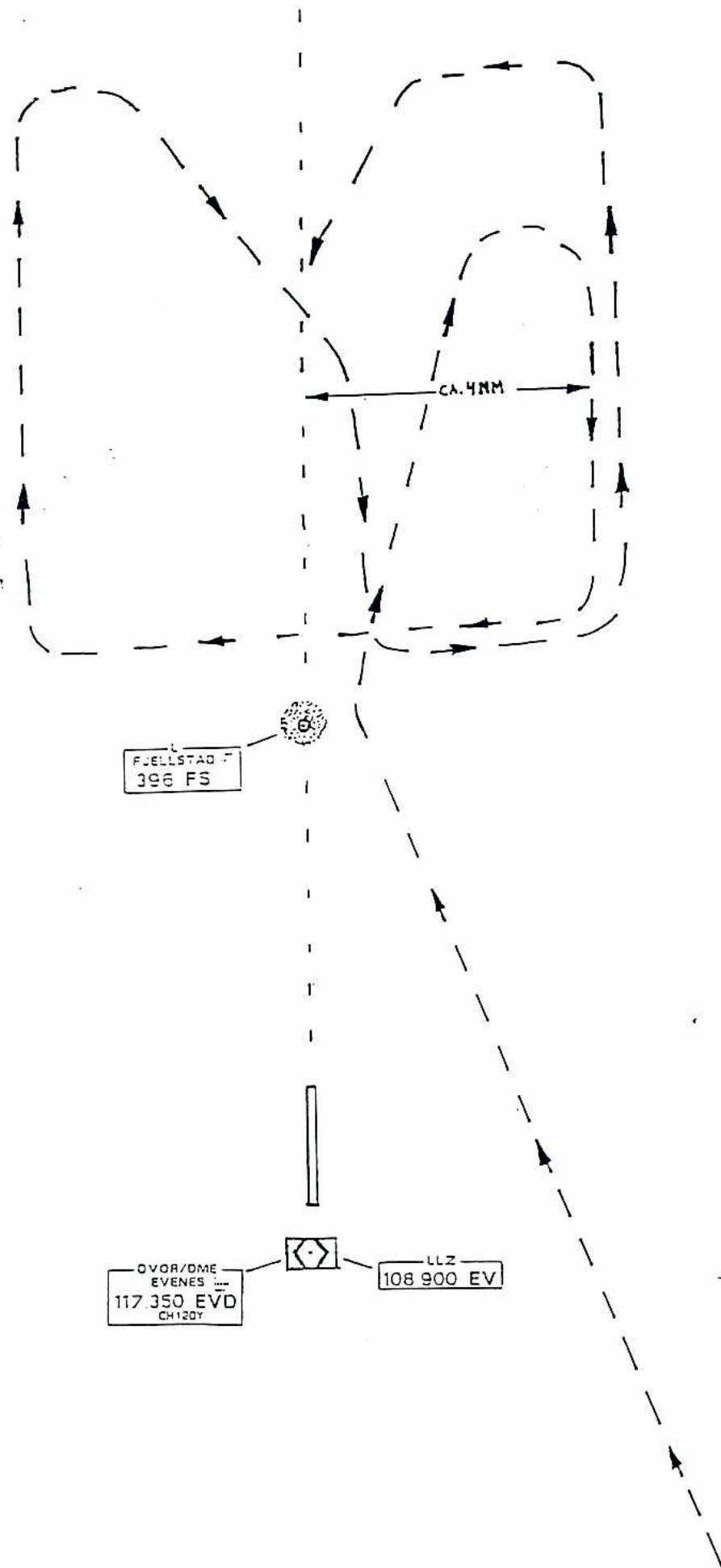
HSL anser at det er en god rutine for en flybesetning å benytte alle tilgjengelige navigasjonshjelpemidler ved en innflyging, også på steder hvor radarledning kan forventes.

Denne hendelsen bekrefter nytteverdien av den relativt nylig installerte radar på Evenes.

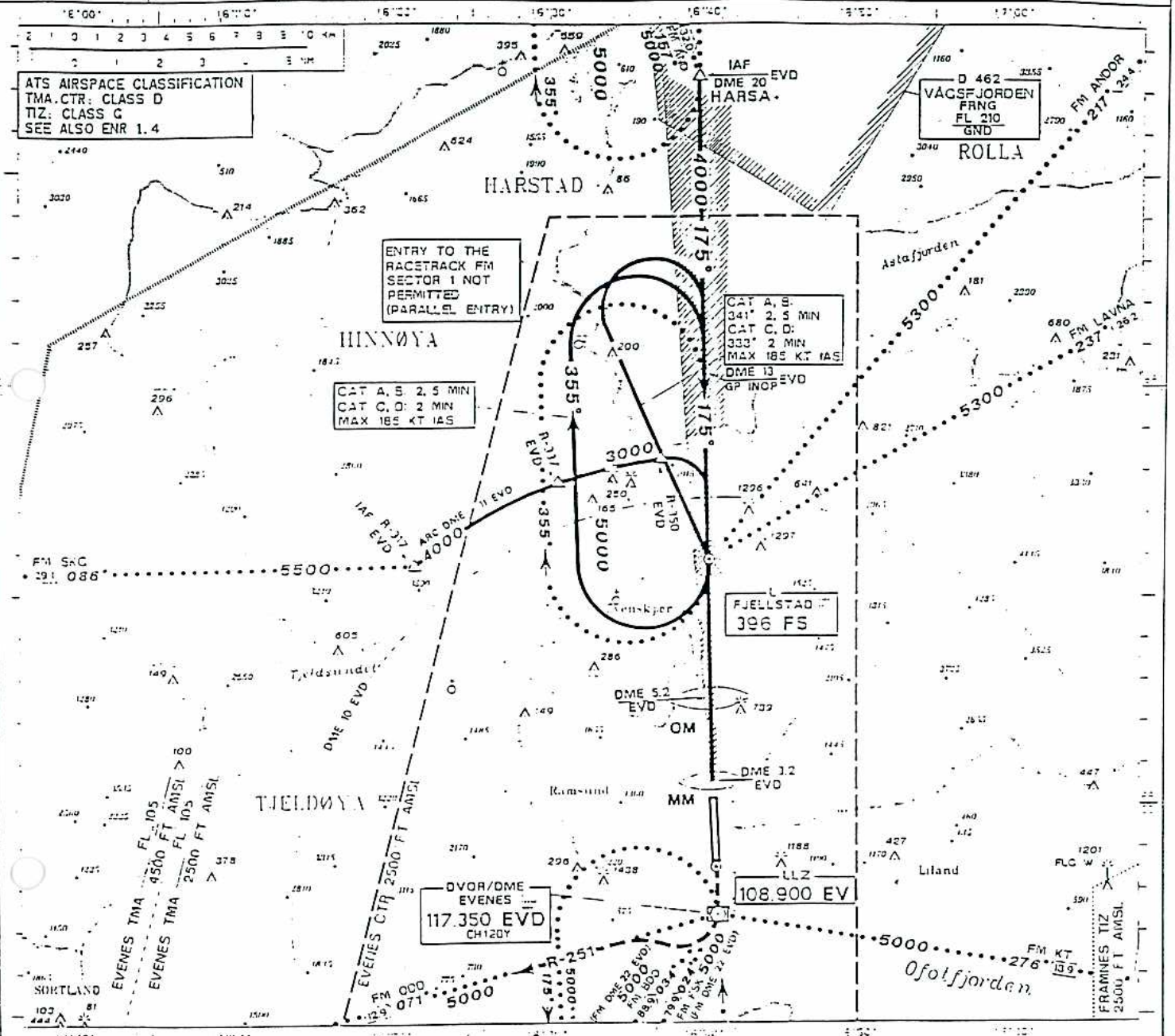
Vedlegg:

Bilag 1: Skisse over innflygingen.

Bilag 2: Evenes ILS-18.

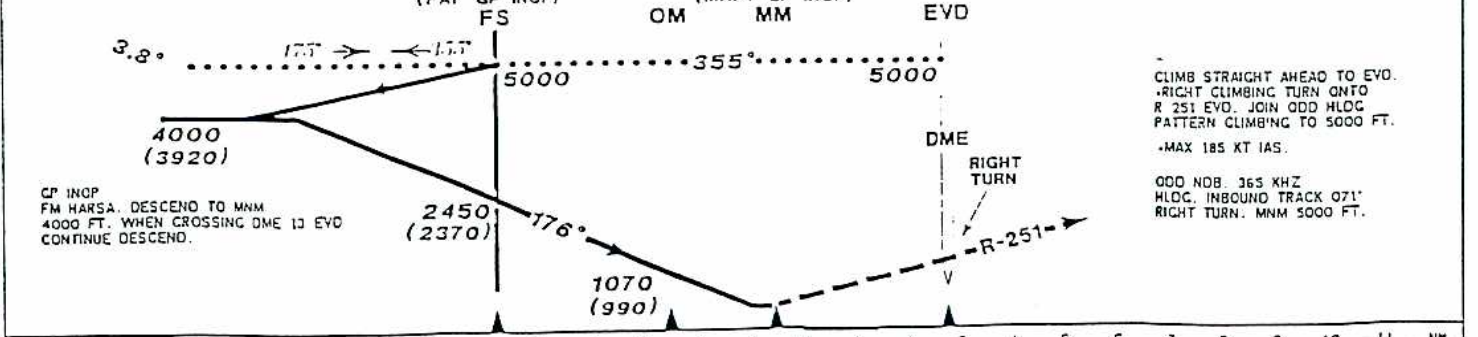


INSTRUMENT APPROACH CHART-ICAO 1:275000		HGT RELATED TO THR 18 ELEV 81 FT. CIRCLING HGT RELATED TO AD ELEV 84 FT. ALTITUDE, ELEVATION AND HGT IN FT. BEARINGS ARE MAG.	TWR 120.100 118.000	APP -	VDF 120.100	ATIS 126.025	HARSTAD/NARVIK EVENES NORWAY ILS-18
			TA 6000	VAR 3° E (1995)			



HARSA: R-355 EVD DME 20 (684721N 0163922E)
MAX IAS 230 KT

ILS RDH 50



CAT OF ACFT				FINAL APPROACH DISTANCE FROM FS TO MM: 5.3 NM											
OCA (M)	CAT I	603 (602)	700 (699)	712 (651)	727 (666)	80	90	120	150	180					
	GP INOP	690 (610)	700 (620)	720 (621)	730 (650)	5:18	3:32	2:39	2:07	1:46					
TIME						RATE OF DESCENT (FT/MIN)	405	610	810	1010	1215				
						DIST QNH	8	7	6	5	4				
					ALT (MSL)	2200 (2200)	1000 (1800)	1480 (1400)	1070 (990)	670 (590)					