

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: (02)12 23 19 - (02)59 36 55
Telefax: (02)12 53 33

BUL 12/92
Avgitt: 2. oktober 1992

Dato og tidspunkt: 28. mai 1992, kl 1920
Type flyging: Privatflyging/ruteflyging
Flytype: DHC-7 (WIF 788), Piper PA 28 (LN-MTJ)
Hendelsessted: Kolsås
Værforhold: VMC, sikt mer enn 10 km.

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

LN-MTJ opprettet kontakt med Fornebu tårn (TWR) kl 1914, etter å ha nådd venteposisjon. Fartøysjefen tok av på bane 19 kl 1917, for å fly en lokal VFR tur uten reiseplan. Ifølge fartøysjefens rapport fløy han mot Nesodden, og etter å ha kommet over Nesodden, ble han klarert en venstresving for å fortsette mot Kolsås. Avlytting av lydbånd fra tårnfrekvensen viser at klareringen ble gitt ca ett minutt etter avgang. Da fartøysjefen påbegynte sin venstresving forlot han 500 FT, og steg til 1 500 FT.

WIF 788 tok av på bane 24 kl 1919, og steg til 700 FT. Besetningen foretok så en visuell høyresving direkte på kurs mot Vardal NDB. Det ble fløyet i henhold til en IFR reiseplan til Brønnøysund. I forbindelse med avgangsklareringen ba Fornebu bakkekontroll (GND) besetningen om å kontakte Fornebu innflygingskontroll (DEP) direkte etter avgang. Fartøysjefen sier i sin rapport at mens de lå i høyresvingen og passerte 1 500 FT, oppdaget de et småfly på kryssende kurs og i samme høyde. Det ble foretatt en rask unnamanøver til venstre, og Fornebu DEP ble informert. Klokketiden var da ca 1920.

Fartøysjefen på LN-MTJ sier i sin rapport at han så WIF 788 ca 45° bak på sin venstre side, like før passering Kolsås. Han var da i 1 500 FT høyde. Fartøysjefen tok kontakt med TWR og formidlet hva han så. I det samme observerte han at WIF 788 iverksatte en brattere stigning med en høyresving. Dette betyr at fartøysjefen på LN-MTJ første gang observerte WIF 788 etter at denne hadde foretatt sin unnamanøver til venstre.

Flygeleder ved Fornebu TWR sier i sin rapport at han hadde begge fartøyene i sikte, og at det for ham ikke så ut som de var nær hverandre.

Flygeinformasjon ble ikke gitt til besetningene på de involverte luftfartøyene.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

For å redusere arbeidsbelastningen til besetninger i avgangsfasen av en flyging og for å oppnå en raskere trafikkavvikling, forekommer det at flygeledere ved de enkelte enheter av lufttrafikk-tjenesten under den interne koordineringen bestemmer at de ikke ønsker trafikken over på sin frekvens. Dette gjøres når det vurderes dithen at denne trafikken ikke har behov for deres tjenester. Det vil være nødvendig med en kontinuerlig avveining ut fra den aktuelle trafikksituasjon. I dette tilfellet må en i ettertid kunne si at det var uheldig å sende WIF 788 fra Fornebu GND direkte over til Fornebu DEP, uten å opprette kontakt med TWR. Det var derved ikke mulig for Fornebu TWR å gi direkte trafikkinformasjon til begge de impliserte luftfartøyer. Videre var besetningene også avskåret fra den trafikkinformasjon man automatisk får ved avlytting av radiokorrespondansen på den aktuelle frekvens for det området en befinner seg.

HSL mener at om luftfartøyene hadde vært informert om hverandre, ville dette bevirket at besetningene på et tidligere tidspunkt kunne ha etablert visuell kontakt med det andre fartøyet, og derved hatt bedre tid til å sørge for tilstrekkelig separasjon. Hendelsen ville derved ikke ha fortont seg så dramatisk for de involverte parter.

SLUTT