

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55
Telefax: 67 12 53 33

BUL 10/93
Avgitt: 24. september 1993

Dato og tidspunkt: 7. juli 1993 kl 1838
Type flyging: Ruteflyging/ militær øvelsesflyging
Flytype: DHC-7 (WIF 857), Bell 412 SP (Hocus 30)
Hendelsessted: Ca 5 NM nord av Evenes
Værforhold: Sikt mer enn 10 km, spredte skyer i 3 500 FT

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt HSL's egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

Hocus 30 var på vei fra Bardufoss til Evenes for å trene innflyging til bane 18, med etterfølgende avbrutt innflyging og retur til Bardufoss via Senja radiofyr (SJA NDB). Kl 1808 kalte Hocus 30 opp Evenes tårn/innflygingskontroll (TWR/APP), på vei mot Fjellstad lokator (FS L) i 6 000 FT for ILS bane 18. Hocus 30 mottok klarering for å fortsette, og ble 7 minutter senere klarert for ILS. Det ble pga annen trafikk nødvendig å reklare Hocus 30 til å utføre en runde i Fjellstad ventemønster. Kl 1831 forlot Hocus 30 ventemønsteret, og påbegynte samtidig nedstigning fra 6 000 FT.

WIF 857 var underveis fra Andøya til Narvik lufthavn, Framnes. Kl 1830 kalte WIF 857 opp Evenes TWR/APP, og rapporterte FL 80, 35 NM fra Evenes (EVN) VOR/DME. Luftfartøyet ble instruert om å fortsette mot EVN VOR/DME, for en forventet visuell innflyging til Framnes.

KL 1832 ble Hocus 30 klarert for en lav overflyging, og ble etter anmodning klarert stigning til 6 000 FT, med ruteføring FS L - SJA NDB. Utstigningen ble utført med venstre sving tilbake til FS L på trekk 356°. Kl 1836 rapporterte WIF 857 14 NM fra EVN VOR/DME, med Narvik i sikte. Luftfartøyet ble da klarert til å fortsette mot EVN VOR/DME, med nedstigning til 5 000 FT. Kl 1837 rapporterte Hocus 30 på anmodning fra Evenes TWR/APP sin distanse fra EVN VOR/DME til 5 NM, stigende gjennom 5 200 FT. Ca ½ minutt senere rapporterte WIF 857 helikopteret i sikte, i samme høyde.

Fartøysjefen på Hocus 30 sier i sin rapport at han på trekk i 5 800 FT plutselig fikk se et luftfartøy komme rett mot ham i samme høyde. Han svingte kraftig mot høyre, og det andre luftfartøyet, en DHC-7 passerte ca 500-600 meter unna, ca 15 sekunder etter at han først fikk øye på den.

Fartøysjefen på WIF 857 sier i sin rapport at han var på vei mot EVN VOR/DME, radial 344°, og var klarert for nedstigning til 5 000 FT. Han var da ved avlytting av frekvensen klar over at et helikopter var klarert for en avbrutt innflyging med stigning til 6 000 FT på radial 358°. Han var oppmerksom på at dette kunne medføre konflikt, slik at det ble holdt ekstra god utkikk. Helikopteret ble oppdaget på 2-3 km avstand, og tårnet ble gitt beskjed. Helikopteret utførte en unnskikende manøver for ikke å komme for nær. Fartøysjefen mener at minste avstand var 500 meter, men at situasjonen for hans vedkommende var under kontroll på langt større avstand.

Vakthavende flygeleder ved Evenes TWR/APP sier i sin rapport at trafikkbelastningen var middels/stor, dog ukomplisert pga godt vær. Ingen andre luftfartøyer hadde direkte betydning for hendelsen, men radio-kommunikasjonsbelastningen kan ha hatt betydning for konsentrasjonen. Han sier videre at han i forbindelse med reklareringsen av Hocus 30's avbrutte innflyging glemte å legge på en midlertidig høyderestriksjon med hensyn til WIF 857. Han hadde i utgangspunktet planlagt å rute Hocus 30 direkte SJA NDB (radial 028°), og anså ikke WIF 857 som en potensiell konflikt. Han hadde i stedet oppmerksomheten rettet mot et luftfartøy som var på vei fra Bardufoss, og som ville kunne utgjøre en konflikt overfor Hocus 30. Da så denne konflikten løste seg, uteglemte han den gryende konflikten med WIF 857. Hendelsen ble ikke observert visuelt av Evenes TWR/APP.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at årsaken til at de foreskrevne vertikale og horisontale atskilleelsesminima ble underskredet, er som beskrevet i vakthavende flygeleders rapport. Hendelsen må derfor tilskrives menneskelige faktorer.

De to luftfartøyene var noe nærmere hverandre enn de tildelte radiale og avstanden fra EVN VOR/DME skulle tilsi. HSL har ikke kunnet fastslå årsaken til dette .

Et moment ved denne hendelsen var at innkommende trafikk til Narvik lufthavn Framnes må starte sin innflyging over EVN VOR/DME. Det var i tillegg tildels stor trafikk på radiofrekvensen. Tiden flygeleder da har til disposisjon til å tenke igjennom trafikkbildet og planlegge trafikkavviklingen fremover i tid vil bli redusert, og muligheten for at feil kan oppstå vil kunne øke. En bør derfor søke å minske belastningen. Avdelingssjef LTT region Ofoten tok i juli 1993 opp spørsmålet om oppretting av delt tårn-innflygingskontroll ved Evenes i forbindelse med en høringsuttalelse til en rapport utarbeidet av arbeidsgruppen LTT-93.

Trafikkavviklingen, både sikkerhets- og kapasitetsmessig vil kunne økes ved f.eks. innføring av radartjeneste.

Avdelingssjef LTT region Ofoten sier i sin rapport til HSL at han som strakstiltak kommer til å ta kontakt med Luftforsvaret for å anmode om at treningsflyging til Evenes blir programmert utenfor de mest trafikkintensive perioder. Dette vil kunne medvirke til en redusert trafikkbelastning for vakthavende flygeleder.

Besetningen på WIF 857 har forklart at de ved å lytte på flygelederens radiokorrespondanse med annen trafikk var oppmerksom på at en konflikt kunne foreligge. HSL mener det kunne ha vært formålstjenlig

at WIF 857 hadde gjort lufttrafikktenesten oppmerksom på dette.

TILRÅDNINGER

HSL tilrår at LV vurderer hvorvidt trafikkbelastningen innenfor ansvarsområdet til Evenes TWR/APP berettiger sektorisering av tjenesten ved enheten.