

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 13/92
Avgitt: 2. oktober 1992

Dato og tidspunkt: 8. juni 1992 kl 1934
Type flyging: VFR og IFR ruteflyging
Flytype: 2 DHC-6 Twin Otter (WIF 924 og WIF 922)
Hendelsessted: Over Stjernøya, ca 13 NM sørøst av Hasvik
Værforhold: VMC, sikt mer enn 10 km

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

WIF 922 tok av fra Sørkjosen lufthavn kl 1916, med destinasjon Hammerfest lufthavn (se bilag). Det ble fløyet direkte trekk, etter de visuelle flygeregler (VFR). Flygehøyden var til å begynne med 5 500 FT, men ble etter en tid forandret til 6 000 FT, pga urolig vær. Rett før hendelsen forlot WIF 922 6 000 FT, og gikk ned til 5 500 FT. Dette fordi han da fikk melding fra Hammerfest AFIS om annen trafikk i samme høyde.

WIF 924 tok av fra Alta lufthavn kl 1923, med destinasjon Hasvik lufthavn (se bilag). Det ble fløyet direkte trekk, og WIF 924 hadde mottatt en IFR klarering for å stige til 6 000 FT. Denne høyden ble holdt i underveisfasen av flygingen.

Etter at WIF 922 hadde tatt av fra Sørkjosen, koordinerte AFIS-fullmektigen flygingen med Langnes innflygingskontroll. Flyets avgangstid ble oppgitt, og at det gikk VFR. Høyde ble ikke oppgitt. Flygelederen ved Langnes videreformidlet informasjonen til Alta tårn/innflygingskontroll (TWR/APP), som ba om at WIF 922 ble sambandsmessig overført direkte til Hammerfest AFIS. Lufttrafikk-tjenesten i Alta videreformidlet så informasjonen om WIF 922 til Hammerfest AFIS. Kl 1922 rapporterte besetningen på WIF 922 at de var 10 NM fra Sørkjosen i 5 500 FT. AFIS-fullmektigen ved Sørkjosen oppga Hammerfest's frekvens til WIF 922, som kalte opp Hammerfest AFIS ca kl 1926.

Før avgang fra Alta mottok WIF 924 følgende klarering: "WIF 924 cleared six thousand feet towards Hasvik, squawk 1202." WIF 924 leste da tilbake: "Cleared six thousand feet to Hasvik, squawk 1202 WIF 924." Lufttrafikk-tjenesten kvitterte for tilbakelesingen med følgende melding: "Roger cleared take off right turn out, wind 270 at 8 knots."

Etter at WIF 924 hadde tatt av fra Alta, koordinerte lufttrafikk-tjenesten ved Alta kontrolltårn dette med AFIS-fullmektigen ved Hasvik lufthavn. Det ble ikke gitt informasjon til Hasvik om at WIF

922 var på vei fra Sørkjosen til Hammerfest. WIF 924 ble sambandsmessig overført til Hasvik AFIS da flyet var 10 NM fra Alta, kl 1928.

AFIS-fullmektigen ved Hammerfest var den første som ble oppmerksom på at det var kryssende trafikk, da Hasvik AFIS etter forespørsel fra WIF 924, ringte etter aktuelt Hammerfest-vær. Han ga da straks informasjon til WIF 922 om at det var trafikk i området, i 6 000 FT. WIF 922 forlot da øyeblikkelig 6 000 FT, og gikk ned til 5 500 FT. Samtidig som Hasvik AFIS skulle gi trafikkinformasjon til WIF 924, meldte besetningen over radio at det hadde krysset en annen Twin Otter rett foran dem, i ca 1 000 m avstand, og i samme høyde. De to fartøyene var da over Stjernøya, ca 13 NM sørøst av Hasvik. Etter HSL's beregninger passerte fartøyene hverandre ca kl 1934.

WIF 922's flyging foregikk i sin helhet i ATS luftrom klasse G. WIF 924 hadde forlatt Alta terminalområde og fløy i klasse G luftrom ved hendelsestidspunktet.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

I det aktuelle området er det Alta tårn/innflygingskontroll som har ansvaret for flygeinformasjon. Lufttrafikkjentesten i Alta burde derfor ha bedt om å få WIF 922 over på sin frekvens. Videre burde de ha beholdt WIF 924 på sin frekvens noe lenger, slik at de kunne hatt mulighet til å sjekke posisjoner og gi oppdatert trafikkinformasjon til de to fartøyene. HSL mener at denne hendelsen har oppstått bl.a. fordi de impliserte luftfartøyer ikke mottok informasjon om den annen parts posisjon, høyde og kurs.

I henhold til Bodøinstruksen yter Alta TWR/APP flygeinformasjon og alarmtjeneste innenfor et område med begrensning 2115 E til 2500 E, opp til FL 105. Opplysninger om dette er ikke tilgjengelig i AIP Norge. Det pågår arbeid med endring av luftromstrukturen i området, der utvidelse av Alta TMA er ett av punktene som vurderes. Slutføringen av dette arbeidet er tatt med i Luftfartsverkets virksomhetsplan for 1993. Inntil dette arbeidet er slutført, mener HSL at opplysninger om hvilken lufttrafikkjenteste-enhet som er ansvarlig for flygeinformasjons- og alarmtjeneste i det angjeldende område, bør publiseres på en hensiktsmessig måte.

Det er en forutsetning ved all flyging i VMC-forhold at flygerne holder god utkikk etter annen trafikk. HSL har ikke hatt anledning til å fastslå hvorvidt besetningene på WIF 922 og 924 hadde mulighet til å se hverandres fartøyer i den vinkelen de møttes i. HSL ønsker likevel å understreke viktigheten av god utkikk, særlig i ukontrollert luftrom, der det er tillatt for fartøyer å operere i uten kontakt med lufttrafikkjentesten. Det må også poengteres at en IFR klarering kun gjelder de deler av flygingen som foregår i kontrollert luftrom.

I henhold til BSL F 1-4 pkt 4.5, skal VFR-flyging i høyder over 3 000 FT over bakken eller vannet foregå i marsjhøyde avhengig av luftfartøyers magnetiske trekk, som angitt i bilag III BSL F 1. Da WIF 922 forlot 5 500 FT pga urolig vær, ble denne tabellen ikke fulgt, da de klatret til en IFR-høyde. Dette medførte at de to luftfartøyene konvergente i samme høyde. HSL har vanskelig for å se noen praktiske eller sikkerhetsmessige grunner til å fly VFR, all den tid en IFR høyde ble valgt.

En klarering gitt til et luftfartøy skal i henhold til BSL G 1-8, pkt 4.2.5.2.1, inneholde følgende opplysninger i angitt rekkefølge:

- a) Luftfartøyets kjennesignal
- b) Klareringsgrense
- c) Flygerute
- d) Flygenivå eller høyde
- e) Ev. instruksjoner eller opplysninger om andre forhold.

HSL mener at klareringsgrensen i klareringen gitt til WIF 924 i dette tilfellet ikke er tilstrekkelig definert, og at klareringsgrensen skulle ha vært angitt som grensen for kontrollert luftrom, i henhold til BSL G 1-3, pkt 12. Besetningen på WIF 924 ville dermed ha fått et klarere bilde av at klareringen ikke gjaldt utenfor Alta terminalområde.

I henhold til BSL H pkt 4.1.4.8 er bruk av uttrykket "Roger" ikke tilstrekkelig som svar på tilbakelesing av en klarering, slik det ble gjort av Alta TWR/APP. Den riktige fraseologi ville i dette tilfellet ha vært "Correct".

I henhold til rapporten fra vakthavende flygeleder ved Alta TWR/APP, oppfattet han ikke at flygelederassistenten ba Sørkjosen AFIS om å sende WIF 922 direkte over på Hammerfest's frekvens. Flygelederen antok at WIF 922 ville kontakte Hasvik AFIS, og at trafikkinformasjon ville bli gitt av denne enheten. HSL vil understreke viktigheten av klar og entydig intern kommunikasjon, sammen med korrekt utfylling av flight progress strips, for å unngå slike misforståelser.

SLUTT

BODØ OAC
127,850

BODØ CONTROL/RADAR
SECTOR EAST
126,70
337,700

BODØ OCEANIC FIR/OGA
BODØ FIR

TROMSØ
113,80 TRO
N694210 E0185954
550

HASVIK
386 HK
N702921 E0220803

SKIPSHOLMEN
403 SKP
N705501 E0234109

FORSØL
318 FOR
N704314 E0235001

HELNES
308 HS
N713342 E02613

HESTVIK
378 HTK
N695529 E0205958

TALVIK
338 TV
N700333 E02259

WIF 922

WIF 924

ALTA
117,40 ATA
N695837 E0232227
30

BANAK
114,40 BNA
N701030 E0245700
60

BANAK TMA
FL 195
3500 AMSL

BANAK
CH 20X BNK 39
(108,30)
N700357 E0245815

BANAK
345 BNK
N700427 E0245850

BANAK
33,4
6000

BODØ CTA

BODØ CTA
FL 245
FL 115

R 401
UNL
GND

KAUTOKEINO
CH 33X KNO 1250
(109,60)
N690121 E0230100

BODØ FIR
ROVANIEMI FIR

43,5
8000
A 7-249
W 14-221
EVEN
212

SØRKJØSEN

FL 245
FL 115
1500 AMSL

FL 105
3500 AMSL

FL 105
254

FL 105
261

FL 105
273

FL 105
254

FL 105
073

FL 105
073

FL 105
073

FL 105
073

FL 105
073

FL 105
073

FL 105
073

FL 105
073

63,7
6000
A 7-253

FL 245
FL 115