

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1996:16

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 29 oktober 1995, i luftrummet 10 km NV om Borlänge, W län, mellan flygplanen med registreringsbeteckningarna SE-IXF och TF-ELH.

SHK överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Olof Forssberg

Rune Lundin

Monica J Wismar

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	A. SE-IXF , Cessna P210N B. TF-ELH , Dornier 228
<i>Ägare/Innehavare</i>	A. Cavok Line AB, c/o Kviberg Mikaelsv. 10, 184 51 Österskär B. Highland Air AB, Flygplatsen 577 91 Hultsfred
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1995-10-29, kl. 16.37 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme)
<i>Plats</i>	Luftrummet 10 km NV Borlänge, W län, (pos 6030N 1520E; 2 700 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	A. Privatflygning B. Passagerarflygning i linjefart
<i>Väder</i>	VMC, sikt >10 km
<i>Antal ombord: besättning</i>	A. 1 B. 2
<i>passagerare</i>	A. 3 B. 6
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarnas ålder, certifikat</i>	A. 44 år, A, instrumentbehörighet B. Befälhavare, 40 år, D; styrman, 45 år, B, instrumentbehörighet
<i>Förarnas totala flygtid</i>	A. 547 timmar, varav 122 tim på typen B. Befälhavare 6 300 tim varav 2 950 på typen; styrman 3 150 tim varav 2 650 på typen

Händelsen har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av Olof Forssberg, ordförande samt Rune Lundin och Monica J Wismar, utredningschefer.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Rune Lundberg.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Föraren av flygplanet **A** startade den 29 oktober 1995 kl. 16.30 från Siljansnäs flygplats för att med tre passagerare flyga till Bromma flygplats. För flygningen hade lämnats färdplan som innebar att flygningen skulle starta enligt de visuella flygreglerna (VFR) för att fortsätta enligt instrumentflygreglerna (IFR) när flygplanet nått flygnivå (FL) 90 strax före inpasseringen i Borlänge terminalområde (TMA).

Kl. 16.37 upptäckte besättningen på flygplanet **B**, som flög IFR i linjetrafik mellan Mora och Stockholm-Arlanda, flygplanet **A**. Besättningen på **B** har

uppgett att de flög på FL 90 och hann upp **A** ca 10 km väster om Borlänge. Flygplanen befann sig då i Borlänge TMA och det minsta avståndet mellan flygplanen var 200-300 m utan någon höjdskillnad. Besättningens uppgifter styrks av ett radarplott som Försvarsmakten iordningställt över händelsen.

Vid upptäckten fanns ingen information om **A**, vare sig vid Borlänge flygtrafiktjänst (ATS) eller i Stockholm kontroll som leder flygtrafiken i Borlänge TMA.

Samtidigt anropade **A**:s förare Stockholm kontroll med begäran om färdtillstånd i kontrollerat luftrum. **A** anmodades att ställa in transponderkod 6332.

Efter identifiering på radar separerades flygplanen och fullföljde respektive flygningar enligt färdplan.

Föraren av **A** har till SHK uppgett att han med sin familj ombord flugit sträckan Bromma - Siljansnäs t.o.r. på IFR-färdplan ett tiotal gånger tidigare. Siljansnäs är en obemannad flygplats varför det inte är möjligt att få färdtillstånd via flygplatsen. Direkt efter start går det inte att upprätta radiosamband med Borlänge ATS eller Stockholm kontroll p.g.a. terränghinder. Av det skälet brukade han vänta med att anropa Stockholm kontroll och begära färdtillstånd tills strax före inpasseringen i Borlänge TMA.

Denna dag var hans avsikt att göra detsamma men vid tidpunkten för det normala radioanropet satt föraren i andra tankar och åtgärden glömdes bort tills en av passagerarna upptäckte flygplanet **B** i omedelbar närhet till höger om flygplanet.

Utlåtande

Kollisionstillbudet orsakades av att föraren av flygplanet **A** flög i kontrollerat luftrum utan att ha färdtillstånd.