

# 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 05/91  
Avgitt: 25.10.91

---

Dato og tidspunkt: 18. juni 1991  
Type flyging: Ruteflyging/almenflyging  
Flytype: Airbus EA-320 og Piper PA-28-161  
Hendelsessted: Oslo lufthavn Fornebu  
Værforhold: Overskyet, sikt over 10 km, vind 080/05

---

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

### SAMMENDRAG

Ved passering av terskel under landing på bane 24 observerte fartøysjefen på BAW 764 at et almenfly, LN-NAR, krysset rullebanen i kryss med bane 01. Årsak til hendelsen var at LN-NAR brukte lengre tid på sluttinnlegget enn flygelederen hadde forestilt seg da han ga landingsklareringene.

### HENDELSESFORLØP

Flygelederen observerte flyene både på radar og visuelt.

BAW 764, på en IFR flygeplan fra London/Heathrow, som kom inn mot Fornebu fra sydvest, var klarert visuell innflyging til bane 24. LN-NAR var på vei inn til Fornebu fra syd og ble fra Steilene (OM bane 01) klarert til sluttinnlegg bane 01. LN-NAR ble klarert landing på bane 01 fra en posisjon ca 0.5 NM fra terskel 01. Flygelederen mener da at han observerte BAW 764 ca 3 NM fra terskel 24. Avstandene ble tidlig bedømt som tilstrekkelige til at LN-NAR kunne lande før BAW 764 med normale marginer. LN-NAR fløy langsommere og brukte lengre tid enn flygelederen hadde beregnet, og flyet landet først et langt stykke inne på banen og passerte krysset med bane 24 da BAW 764 passerte terskelen.

Fartøysjefen på LN-NAR har i sin rapport uttalt at han gjorde dette med hensikt for å passere krysset med bane 24 hurtigst mulig. Han var klar over BAW 764 som var nr to for landing og som mottok sin landingsklarering like før LN-NAR kom inn over baneenden, men observerte ikke dens posisjon mens han var opptatt med sluttinnlegg og landing.

Fartøysjefen på BAW 764 reagerte mot å bli klarert landing mens flyet foran ham, under landing på kryssende bane, ennå var i luften og ga

---

HSL har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

uttrykk for dette overfor tårnet. Han mente også at avstanden mellom luftfartøyene var for liten.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

HSL er klar over ønskeligheten av kapasitetshensyn å redusere avstanden mellom luftfartøyer, når dette kan gjøres på en forsvarlig måte, uten å gå på akkord med flysikkerheten. Ved bruk av kryssende rullebaner og med kontroll av fly med forskjellige hastigheter, må marginene være store nok til at lignende episoder ikke utvikler seg så langt, og at det finnes muligheter til å avbryte eller forandre klareringene i tide.

I det aktuelle tilfellet stiller HSL spørsmålet om ikke LN-NAR på et tidligere tidspunkt burde vært instruert om å gjøre en forsinkende sving (360°), eller da situasjonen utviklet seg mot en alt for liten separasjon mellom landingene, på et senere tidspunkt burde instruert BAW 764 om å gå rundt, i stedet for å gi landingsklarering. Dette skjedde også mot fartøysjefens åpenbare betenkeligheter. Videre var det intet til hinder for at fartøysjefen på eget initiativ kunne avbrutt innflygingen og gått rundt for ny innflyging hvis han bedømte situasjonen som en sikkerhetsrisiko, selv om det er lite ønskelig i denne fase av flygingen. HSL har bragt i erfaring at dette har vært gjort ved tidligere lignende episoder på Fornebu.

HSL har mottatt kopi av Luftfartsverkets brev til Fornebu kontrolltårn av 2. juli med kommentarer og forslag til forbedringer ved endringer av BSL G 1-5 pkt 15.2 . Ytterligere tilrådninger anses således ikke relevant.