

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 04/91
Avgitt: 25.09.91

Dato og tidspunkt: 2. april 1991 kl 1840
Type flyging: Ruteflyging.
Flytype: Boeing 737 og Beech 200.
Hendelsessted: Høyre medvindslegg til bane 25, Vigra.
Værforhold: Skydekkeheten ca 5000 FT.

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

Hendelsen fant sted på høyre medvindslegg til bane 25. De impliserte luftfartøyene fløy etter instrumentflygereglene (IFR) i kontrollert luftrom, og skulle således IFR atskilles av lufttrafikkjentesten.

Braathens 379 (BRA 379), var klarert en VOR/DME innflyging til bane 07 for sirkling til bane 25. Kl 1837 rapporterer BRA 379 at de var 10 NM ute og at de satt opp for høyre medvindslegg til bane 25.

Samtidig var Mørefly 003 (MOR 003) på trekket Flesland - Vigra klarert mot Vigra VOR/DME for å forvente en visuell innflyging til bane 25. Kl 1838 rapporterte MOR 003 bakken i sikte og fikk da følgende klarering: "003 roger, when field in sight, cleared visual to join downwind 25, number one a Boeing is joining right downwind now". MOR 003 svarte på dette: "When field in sight, cleared for visual, downwind 25, kan du bestille Aksel (drivstoffleverandør) - vi har en annen tur på gang". Kl 1839 var flygelederen opptatt med å bestille drivstoff til Mørefly, samtidig rapporterte MOR 003 at de satte opp for medvindslegg, og flygelederen kvitterte med: "003 got you in sight continue approach". Deretter fortsatte flygelederen samtalen med drivstoffselskapet. På dette tidspunkt var flygelederen alene i kontrolltårnet, mens assistenten var ute og foretok en meteorologisk observasjon.

Kl 1840 rapporterte MOR 003: "MOR 003 on wide right downwind", og AL TWR svarte: "003 roger, confirm you have got the Boeing on - ja, he is about to turn right base now". MOR 003 svarte: "Negative Boeing, 003". Mørefly hadde rett før rapporten om høyre medvindslegg passert rett over BRA 379, i anslått vertikalavstand 200 FT.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

Redusert atskillelsesminima i nærheten av en landingsplass tillates forutsatt at:

1/2

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.

1. Flygelederen har luftfartøyene i sikte og kan forvisse seg om at de er tilfredsstillende atskilt, eller at
2. Fartøysjefen i et luftfartøy som følger etter et annet ser det foregående, eller
3. At angjeldende fartøysjefer ser de impliserte luftfartøyene.

MOR 003 mottok følgende klarering for sin visuelle innflyging: "003 when field in sight, cleared visual downwind 25, number one a Boeing is joining right downwind 25". MOR 003 kvitterte med følgende: "When field in sight cleared for visual downwind 25, kan du bestille Aksel vi har en annen tur på gang". MOR 003 burde blitt forespurt om de hadde flyplassen i sikte og bekreftet dette, innen den betingede klarering til "visual downwind" ble gitt. Videre burde flygelederen positivt informert MOR 003 om at de var nr. to i rekkefølgen og forvisset seg om at nr. to hadde nr. en, BRA 379, i sikte innen klarering til landingsrunden og dermed også til forventet samme høyde som flyet foran.

"Cleared visual" er en ukorrekt forkortelse av "cleared visual approach". Klareringen ble dessuten gitt før flygelederen visste at han kunne observere begge fly visuelt og dermed ha anledning til å gi en slik klarering. Vanskeligheten med å beregne avstand mellom fly av forskjellig størrelse, ble etter flygelederens utsagn ikke vurdert da klareingen ble gitt.

HSL stiller spørsmål ved MOR 003s tilbakelesing/kvittering for instruksjonen. Oppfattet og forstod fartøysjefen på MOR 003 også trafikkinformasjonen om BRA 379? Han kvitterte ikke ved å lese hele instruksjonen tilbake, bare delen om "visual downwind 25" med tillegg av en anmodning om at flygelederen skulle bestille drivstoff for ham. Informasjonen om at de faktisk var nr 2 i landingsrekkefølgen, etter en B 737 som var på høyre medvindslegg, ble det ikke kvittert for. Det er viktig at fartøysjefer ved tilbakelesing bekrefter at de har oppfattet hele innholdet i instruksjonene fra lufttrafikktenesten. Her får man inntrykk av at anmodningen om drivstoffbestillingen var like viktig som trafikklareringen. Bra vær og enkle forhold med bare to fly å kontrollere samtidig, må ikke føre til lettvinde og flysikkerhetsmessig betenkelige prosedyrer.

Flygelederen gjentok heller ikke trafikkinformasjonen da denne uteble i MOR 003s tilbakelesing av klareringen. Selv om dette ikke er noe krav i henhold til regelverket, er det ikke noe i veien for å gi en slik bekreftelse, hvis man får inntrykk av at ikke hele instruksjonen/klareringen er oppfattet og en annen del av radiokorrespondansen er tillagt større oppmerksomhet (her drivstoffbestillingen).

HSL mener at når en visuell innflyging er en del av en IFR-flyging, burde flygeleder ha atskilt MOR 003 fra BRA 379 enten vertikalt inntil MOR 003 hadde BRA 379 i sikte, eller ved å instruere MOR 003 om å gjøre en venstre medvindslegg til bane 25 for derved å oppnå lateral atskillelse inntil visuell kontakt kunne etableres.