

# 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 07/92  
Avgitt: 8. april 1992

---

Dato og tidspunkt: 30. januar 1992 kl 1005  
Type flyging: Militær treningsflyging  
Flytype: F-16 (EG 01)  
Hendelsessted: Bodø flystasjon  
Værforhold: 250° 20 kt, 3000 m sikt i yr, 3/8 stratus 300 FT,  
6/8 stratus 700 FT, temperatur 6°C, duggpunkt  
6°C, 1022 HPA

---

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt kommisjonens undersøkelser.

### HENDELSESFORLØP

Bane 26 var i bruk ved Bodø lufthavn. Værforholdene var lik minima for ILS innflyging til denne banen. Det var ved tidspunktet for hendelsen stor trafikk på flyplassen. Den besto av en blanding av militære operasjoner og sivil rutetrafikk. Det var fly i luften under inn- og utflyging. På bakken sto det maskiner i venteposisjon for avgang, og det var fly under inn- og uttaksing. Like før hendelsen hadde en F-16 landet og droppet sin bremseskjerm på høyre side av rullebanen.

Taksebane D var blokkert ved at det like ved bane 26 sto en pick-up bil (for å hente bremseskjermen) og en feiemaskin. Feiemaskinen sto med retning nordover, altså mot banen, og i motsatt retning av krysset D - Y (parallelltaksebane syd). Førerne av begge kjøretøy hadde fått instruks av kontrolltårnet om å vente i den posisjon de hadde.

Det var blitt rapportert stein og grus på taksebanen i krysset D - Y. Det ble ønskelig å få feiet området snarest fordi det sto fly på taksebane Y, som skulle takse forbi dette krysset. Føreren av feiemaskinen hadde toveis radioforbindelse med kontrolltårnet på bakkefrekvens 121,9 MHz. Sjåføren ble anmodet av flykontrollen om å snu maskinen for å feie krysset D - Y, og samtidig fjerne den, slik at annen trafikk kunne komme forbi hans posisjon på taksebane D. Vaktstående tårnflygeleder mente med denne forespørsel å spørre om det var mulig å snu feiemaskinen uten å entre bane i bruk. Sjåføren hadde klar instruks om at han måtte innhente klarering før han kunne kjøre ut på aktiv rullebane. Dette hadde han også bekreftet.

Det var mulig å snu feiemaskinen på taksebanen, men dette var tungvint og ikke vanlig praksis. Dessuten ville dette ta lang tid. Til anmodningen fra flykontrollen om å snu, sa føreren av feiemaskinen: "Ja, jeg må snu utpå banen". Da han ikke fikk noen kommentar til dette, forstod han beskjeden slik at han var klarert av kontrolltårnet til å kjøre ut på banen for å snu.

Da vakthavende flygeleder så at feiemaskinen kjørte ut på rullebanen fra taksebane D for å snu, hadde han ikke visuell kontakt med ankommende EG 01 på grunn av det lave skydekket og den reduserte sikten. Dette flyet var på kort finale med mottatt landingsklarering. EG 01 ble av vakthavende tårnflygeleder beordret til å avbryte innflygingen. Derved oppsto ingen fare for kollisjon.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

I BSL E 4-1, Vedlegg 1, pkt 6.2.10, heter det bl.a.:

"Kjøretøy skal før det krysser rullebanen stoppe. Kjøretøy skal ikke fortsette før klarsignal er mottatt fra lufttrafikk-tjenesten og fører har forvissnet seg om at luftfartøy ikke skal lande eller ta av."

I BSL G 1-2-10, pkt 10.2.1, heter det:

"Flygekontrolltjenestens enheter skal utstede de klareringer som er nødvendig for å forebygge sammenstøt mellom luftfartøyer og mellom luftfartøyer og hindringer på manøvreringsområdet samtidig som en rask og velordnet avvikling av lufttrafikken skal tilstrebes."

HSL kan ikke se at fører av feiemaskinen har fulgt bestemmelsen i BSL E. Det at han ikke mottok noen kommentar fra tårnet til sin melding om at han måtte ut på rullebanen for å kunne snu, kan ikke etter HSL's mening ansees som bekreftelse på at han var klarert til dette.

På den annen side burde det være kjent for personellet i lufttrafikk-tjenesten at denne maskinen vanskelig kunne vende på taksebanen. HSL mener det derfor var urimelig av tårnkontrollen å be vognføreren om å snu maskinen i en posisjon, hvor den vanlige måten dette kunne bli utført på, var ved å entre aktiv rullebane.

HSL mener at ordrer/klareringer som gis fra kontrolltårnet til førere av kjøretøy på flyplass, må være så klare og entydige at misforståelser ikke kan oppstå.