

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 02/92
Avgitt: 20. januar 1992

Dato og tidspunkt: 15. oktober 1991 kl 1845
Type flyging: Militær treningsflyging
Flytype: F-16, fire fly (EG 06/07, EG10/11)
Hendelsessted: Finale bane 26 i Bodø
Værforhold: VMC i mørke, skydekkehøyde fra 1500-2000 FT.

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

EG 10/11 i tett formasjon, var på GCA-innflyging til bane 26, og hadde passert 5 nautiske mil på sluttinnlegget. De ble da klarert for en 500 FT lav innflyging. EG 06/07 var i landingsrunden for full stopp landinger. Da EG 10/11 passerte 5 NM finale, observerte formasjonslederen at EG 07 svingte fra medvindslegg til baselegg. EG 10, som var formasjonsleder, bedømte at dette ville medføre konflikt. Han påbegynte derfor en utstigning på ca 3 NM finale, og har anslått at EG 10/11 passerte over EG 07 med ca 300 FT klaring.

Da hendelsen inntraff, var sikten noe begrenset på grunn av lavt skydekke, og EG 06/07 ble av tårnet bedt om å slå på strobe-lys, noe det ble kvittert for og utført. Til tross for dette ble EG 07 ikke sett av tårnet da han lå på medvindslegg. EG 07 observerte aldri EG 10/11.

Etter at hendelsen ble rapportert, ble det kjent at det faste sambandet mellom GCA og tårnet (intercom) ikke ble tatt opp på bånd. En har derfor ingen opptak av samtalene mellom disse. Flygelederen i tårnet har imidlertid oppgitt at han ga følgende beskjed til GCA-kontrollør: "2 fightere turning final ahead". Dette ble det ikke kvittert for av GCA-kontrollør, men han ga trafikkinformasjon til EG 10/11 om at "traffic turning in two miles ahead of you". Dette var EG 06, som GCA-kontrollør så på radaren. Da han noe senere også fikk se EG 07 på radaren, ga han straks beskjed til EG 10/11 om å foreta en unnvikende manøver, men det var da for sent til å forhindre at de kom for nær EG 07.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

I BSL G 1-4 1 sies det at:

Reduserte atskilleelsesminima i nærheten av en landingsplass tillates, forutsatt at:

- "1. Flygelederen i kontrolltårnet ved visuell overvåkning av angjeldende luftfartøyer til enhver tid kan forvise seg om at de er tilfredstillende atskilt, eller
2. Angjeldende luftfartøyer til enhver tid er synlige for fartøysjefene på de impliserte luftfartøyer, og at disse meddeler at de kan opprettholde innbyrdes atskillelse, eller
3. Fartøysjefen i et luftfartøy som følger etter et annet fartøy, melder at han har dette fartøy i sikte og kan opprettholde atskillelse."

I det foreliggende tilfellet var forutsetningene ikke tilstede for å bruke de reduserte atskilleelsesminima. Da flygeleder ga EG 10/11 klarering for lav innflyging hadde han verken disse eller EG 07 i sikte. Han skulle derfor ikke ha klarert EG 07 inn foran GCA-trafikken.

Flygelederen i tårnet ga trafikkinformasjon til GCA-kontrolløren om EG 06/07. Denne meldingen ble ikke mottatt av GCA-kontrollør. Det må anses som spesielt viktig å forsikre seg om at trafikkinformasjon blir korrekt mottatt, når en ønsker å benytte seg av reduserte atskilleelsesminima i nærheten av en landingsplass. Særlig i dette tilfelle, da det var natt og noe begrensede siktforhold. Da GCA-kontrolløren ikke svarte, burde derfor flygelederen ha fått konfirmert om informasjonen var mottatt. Særlig viktig er dette når GCA-kontrolløren foretar en "talk-down", da han i denne fasen kun har korte transmisjonspåuser, og har begrensede muligheter for å kunne oppfatte andre meldinger.

EG 07 fikk ikke informasjon om EG 10/11, og punkt 2 ovenfor kunne heller ikke komme til anvendelse. Hadde EG 07 fått slik informasjon, kunne han ha lagt opp sin flyging for å unngå konflikt, og eventuelt valgt å holde syd av plassen.

Slik trafikksituasjonen forelå, måtte flygeleder etter HSL's oppfatning anta at EG 06 og 07 ville befinne seg på rullebanen, når EG 10/11 gjorde en lav overflyging. Han ga derfor GCA-kontrollør klarering for EG 10/11 til å overfly rullebanen i 500 FT. Bestemmelsene i BSL G 1-5-15.3 sier at når en rullebane brukes av et luftfartøy for taksing eller venting, og et annet luftfartøy blir klarert for overflyging av samme rullebane i høyder lavere enn 1000 FT over flyplassens nivå, skal det gis trafikkopplysninger til begge luftfartøyer. Dette ble ikke gjort ved denne hendelsen.

Det faste sambandet mellom tårnet og GCA-kontrollør (intercom) ble da hendelsen inntraff ikke tatt opp på lydbånd. HSL har derfor ikke kunnet kontrollere hva som har blitt sagt på denne linjen. Dette er ikke i henhold til ICAO Annex 10 volum II kapittel 3.5. HSL er blitt opplyst om at dette forholdet ble brakt i orden omlag en uke etter denne hendelsen.