

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 25/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 20. september 1995

Luftfartøy

-type og reg.:	F-16 A, 274/SA 365 N, LN-OLT/RA 50 LN-VIA
Radiokallesignal:	HAMMER/LN-OLT/LN-VIA
Dato og tidspunkt:	12. juni 1995 kl. 1946
Hendelsessted:	Tromsø kontrollsoner (CTR)
Type hendelse:	Luftfartshendelse, brudd på klareringsgrense
Type flyging:	Militær/erhvervsmessig/privat
Værforhold:	METAR Tromsø kl. 1950: Vind 230° 17 kt, sikt mer enn 10 km, spredte skyer 4 000 ft, temp. 10°C, duggpunkt 2°C, QNH 1015
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	VFR
Informasjonskilder:	Rapporter fra lufttrafikkjentesten og fartøysjefer, samt HSLs egne undersøkelser

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

HENDELSFORLØP

I tiden for hendelsen arbeidet en flygeleder aspirant under opplæring i tårnposisjonen ved Tromsø kontrolltårn (TWR). TWR flygelederen hadde pause, og det er ikke etablert avløserordning for tårnposisjonen. Det var derfor flygelederen ved Tromsø innflygingskontroll (APP) som overvåket aspirantens arbeide. De to arbeidsposisjonene er plassert ved samme pult i tårnkabinen, ca. to meter fra hverandre.

Kl. 1943 kalte LN-OLT opp Tromsø TWR og anmodet om å ta av fra regionsykehuset (øst av flyplassen) og krysse over til Kjølén, en fjelltopp ca. 4 NM vest av flyplassen. Noen sekunder senere kalte HAMMER opp Tromsø TWR fra posisjon ca. 20 NM nordøst av flyplassen, og anmodet om å overfly flyplassen underveis til Evenes. Tromsø TWR instruerte HAMMER om å fortsette til venstre baselegg bane 19, og fartøysjefen ble bedt om å rapportere i denne posisjonen. LN-VIA, som fløy landingsrunder til bane 19, kalte deretter opp og rapporterte høyre medvindslegg. Tromsø TWR instruerte fartøysjefen om å utføre en sirkling til venstre. Deretter kalte besetningen på LN-OLT opp, og forespurte om TWR ønsket at de skulle krysse senterlinjen syd av plassen i en spesiell distanse. Flygeleder-

aspiranten instruerte besetningen om å sette kurs for Kjølén, og ga trafikkinformasjon om LN-VIA. Ca. fem sekunder senere rapporterte fartøysjefen på HAMMER at han var 4 NM ute, med flyplassen i sikte. Flygeleder aspiranten svarte ikke på dette anropet, men ba LN-OLT om å rapportere sin høyde. LN-OLT rapporterte sin høyde til 1 200 ft i stigning for 3 000 ft, hvorpå LN-OLT ble instruert om å stoppe stigningen i 1500 ft. HAMMER rapporterte samtidig på venstre baselegg. På grunn av dobbeltransmisjon kunne bare siste del av meldingen høres, som lød:

"...500 feet with one aircraft in sight."

Fartøysjefen på HAMMER sier i sin rapport at han i utgangspunktet ble svært overrasket over å bli klarert til venstre baselegg når intensjonen ikke var å lande. Han var oppmerksom på småflytrafikk (LN-VIA) over Kvaløya, og fikk visuell kontakt med helikopteret (LN-OLT) da han var ca. 4 NM ute. Da han nærmet seg venstre baselegg forsøkte han å komme til på radioen for å få klarering til å overfly plassen. Idet han nærmet seg baselegg og ikke slapp til på radioen og heller ikke hadde mottatt noen instruksjoner for videre flyging, måtte han øyeblikkelig bestemme seg for hva han skulle gjøre. Han nevner i den sammenheng sin hastighet på 450 kt, og at det derfor kun tar ca. 40 sekunder fra 5 NM til en er rett over flyplassen. Med den svingradius en F-16 har i denne hastigheten, hadde han valget mellom å foreta en sving over Tromsø by og derved bryte minstehøyden på 3 000 ft, eller svinge til høyre over Kvaløya hvor det befant seg et annet fly med en for ham ukjent posisjon. I og med at han visste at det var klart til høyre, valgte han å foreta en høyresving og passere til høyre forbi kontrolltårnet. Han fortsatte på høyre side av rullebanen mot syd, og rapporterte sin posisjon da han passerte vest av tårnet. Fartøysjefen sier videre at han hadde full kontroll på helikopteret, og at det ikke var fare for kollisjon.

Fartøysjefen på LN-OLT sier i sin rapport at like etter at de hadde krysset senterlinjen stigende gjennom 1 200 ft, hørte de HAMMER rapportere til lufttrafikktenesten at han hadde dem i sikte. Et øyeblikk etter krysset en F-16 deres kurs rett foran og noe under dem. Fartøysjefen anslår at HAMMER var i 800-1 000 ft høyde, og noen få hundre fot i horisontal avstand.

Vakthavende flygeleder ved Tromsø APP anslår i sin rapport at HAMMER passerte ca. 800-1 000 m foran LN-OLT og ca. 500 ft lavere. Det var etter hans vurdering ingen kollisjonsfare.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Ved denne hendelsen synes det som om flygeleder aspiranten feilberegnet tiden fra HAMMER første gang rapporterte sin posisjon, og til luftfartøyet entret baselegg. Han kom derfor på etterskudd med å utstede klareringer og gi trafikkinformasjon. Det er på det rene at fartøysjefen på HAMMER brøt sin klareringsgrense, da han fortsatte overflygingen av rullebanen. I henhold til BSL F 1-2 pkt. 2.3.1 skal fartøysjefen sørge for at luftfartøyet manøvreres i samsvar med lufttrafikkreglene, dog slik at han kan avvike fra disse regler når det er nødvendig av sikkerhetshensyn. HSL har ingen innvendinger mot de vurderinger fartøysjefen la til grunn for å bryte sin klareringsgrense, og mener at det i den forelig-

gende situasjon sannsynligvis var den beste løsning på den situasjonen som hadde oppstått.

HAMMER valgte å overfly flyplassen i høy hastighet. Det ville derfor vært formålstjenlig om han hadde informert om dette i sitt første oppkall til lufttrafikkjentesten. Dette ville medført at lufttrafikkjentesten kunne ha ligget mer i forkant av situasjonen, og ville hatt bedre tid til å utstede de nødvendige instruksjoner og trafikkinformasjoner.

Flytryggingsinspektøren har i sine kommentarer til hendelsen anført at Luftfartsverket bør vurdere en hastighetsbegrensning i lokalområdet rundt en flyplass for Luftforsvarets jagerfly, for å lette kontrollarbeidet. Dersom øvelse eller andre behov gjør det nødvendig, kan klarering for høyhastighetsflyging i lokalområdet gis av det enkelte kontrolltårn i hvert enkelt tilfelle. HSL sier seg enig i Flytryggingsinspektørens kommentar om at en slik begrensning vil kunne lette kontrollarbeidet.

Når trening av flygeleder aspiranter i arbeidsposisjon finner sted, er det viktig at den overvåkende flygeleder har mulighet for å gripe raskt inn dersom en situasjon skulle oppstå. Vakthavende flygeleder ved Tromsø APP har forklart at han hadde trafikk på vei inn til Tromsø, men at arbeidsbelastningen var lav. Han ser dog ikke bort fra at denne trafikken kan ha avledet ham noe i overvåkingen av aspiranten. HSL finner det uheldig at vakthavende flygeleder ved Tromsø APP måtte overvåke flygeleder aspiranten i tårnposisjon samtidig som han hadde ansvaret for egen sektor. Når trening i arbeidsposisjon foregår, bør den overvåkende flygelederen ikke ha andre arbeidsoppgaver enn å overvåke aspirantens trafikkavvikling.

Det er ikke utarbeidet retningslinjer for trening av ikke autoriserte flygeledere og aspiranter i arbeidsposisjon. HSL mener at Luftfartsverket bør fastsette hvilke kriterier som skal gjelde for slik trening.

TILRÅDINGER

Luftfartsverket bør utarbeide retningslinjer for trening av ikke autoriserte flygeledere og aspiranter i arbeidsposisjon.

Luftfartsverket bør vurdere å innføre en hastighetsbegrensning for flyginger i lokalområdet rundt flyplasser.