

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 33/98

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 24. august 1998

Luftfartøy

-type og reg.:	2 F-16, jagerfly
Radiokallesignal:	HL-36/HL-35
Dato og tidspunkt:	20. januar 1998 kl. 1755
Hendelsessted:	Høyre medvindslegg/finale til bane 16 på Ørland flystasjon
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, underskridelse av separasjonsminima
Type flyging:	Militær
Værforhold:	ENOL METAR kl. 1750 Vind: 210° 6 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 1 000 ft CB, brutt i 2 500 ft. Temperatur/duggpunkt: -1°C/-4°C. Midlertidige endringer (de to første timer): Sikt: 2 000 m. Vær: snøbyger. Vertikalsikt: 1 000 ft.
Lysforhold:	Mørke
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport, rapport fra vakthavende flygeleder samt rapport fra sjeflygeleder.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 1 time), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen oppsto da to F-16 jagerfly kom for nær hverandre under radarledet GCA-trening til bane 16 på Ørland flystasjon.

HL-35 og HL-36 var begge på programmert nattflyging, og drev GCA-trening, da hendelsen oppsto. HL-35 lå på 11,5 NM finale til bane 16 i 2 000 ft, og HL-36 lå i 2 000 ft på høyre medvindslegg over Storfosna, 6 NM vest for flyplassen.

HL-35 skulle gis en kurskorleksjon til 160°, men flygelederen forvekslet kallesignalene og ga følgende instruksjon:

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

"HL-36, right heading 160, 160 passing 11,5 mile final".

HL-36 leste tilbake klareringen, uten at dette ble oppfattet av flygeleder, og svingte til høyre mot finale til bane 16. Svingen ble imidlertid stoppet på 060°, og HL-36 hadde nå kurs mot senterlinjen til bane 16 og HL-35.

Vakthavende flygeleder oppdaget nå hva som var i ferd med å skje, og ga HL-36 to raske kurskorreksjoner til henholdsvis 320° og 300° med samtidig instruksjon om å stige til 3 000 ft. Dette forhindret allikevel ikke at kravet til horisontal separasjon ble underskredet før HL-36 var i 3 000 ft, og flyene ble vertikalt adskilt.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at det ikke forelå kollisjonsfare ved denne hendelsen. Vakthavende flygeleder oppfattet situasjonen raskt, og ga HL-36 både kurs- og høydekorreksjon for å sikre separasjon til HL-35. Begge flyene var VMC og ifølge rapport fra fartøysjefen på HL-36, hadde han hele tiden visuell kontakt med HL-35.

Hendelsen viser imidlertid hvor viktig det er å være bevisst på "readback/hearback" i radiokommunikasjon. HL-36 ble gitt en klarering som var beregnet på HL-35, og kvitterte korrekt for denne, med eget kallesignal. Hadde flygelederen oppfattet denne tilbakelesningen fra HL-36, kunne forvekslingen sannsynligvis ha blitt oppdaget på dette tidspunkt. Fartøysjefen på HL-36 mottok og kvitterte for en instruksjon om kursendring til 160°, men svingte kun til 060°. Med tanke på posisjonen til HL-36 posisjon i trafikkbildet, ville sannsynligvis en kursendring til 160° virke ulogisk. Det kan derfor tyde på at fartøysjefen mentalt oppfattet en klarering til 060°, men allikevel leste tilbake det han hadde hørt, nemlig 160°.

Det synes logisk at fartøysjefen på HL-36 ikke reagerte på en kursendring til det han oppfatter som 060°, da dette vil bringe ham inn mot baseinnlegg/finale til bane 16.

Sjeflygeleder skriver følgende i sin rapport:

"Lufttrafikkjentesten Ørland vil på bakgrunn av det som har fremkommet gjennom lydbåndutskriften når det gjelder radiokorrespondanse generelt og spesielt med henblikk på korrekte klareringer, ansvarlighet når det gjelder "readback" og ikke minst "hearback", foreta en gjennomgang for berørt personell på dette område."

Det er ikke fremkommet opplysninger som skulle tyde på at mangel på hvile, søvnforstyrrelser eller spesiell overtidsbelastning, skulle ha hatt noen innvirkning på denne hendelsen.