

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55
Telefax: 67 12 53 33

BUL 12/93
Avgitt: 19. oktober 1993

Dato og tidspunkt:	28. juli 1993 kl 1128 lokal tid
Type flyging:	Militær flyging, ruteflyging
Flytype:	Bell 412 SP (Hocus 12), DHC-6 (WIF 942)
Hendelsessted:	Finale bane 24, Kirkenes
Værforhold:	Sikt mer enn 10 km, spredte skyer i 4 000 FT

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt HSL's egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

WIF 942 hadde tatt av fra Svartnes, og kalte opp Kirkenes tårn/innflygingskontroll (TWR/APP) kl 1117. Luftfartøyet var da 32 NM ute i 2 500 FT, VFR. Besetningen ble instruert om å rapportere sluttinnlegg bane 24 ved Kirkenes.

Hocus 12 tok av kl 1121 fra Elvenes grensestasjon som ligger sydøst av Kirkenes lufthavn, og ba Kirkenes TWR/APP om tillatelse til å entre sluttinnlegg bane 24. Besetningen ble da instruert om å rapportere 4 NM sluttinnlegg bane 24.

Hverken WIF 942 eller Hocus 12 mottok trafikkinformasjoner om hverandre.

Kl 1128 rapporterte Hocus 12 4 NM sluttinnlegg. Besetningen ble da instruert om å fortsette bak WIF 942 på høyre "base"-legg. Ett minutt senere rapporterte besetningen på WIF 942 at de hadde helikopteret i sikte, og at de var 3 NM sluttinnlegg. De mottok da landingsklarering, men svarte at de lå bak helikopteret, og at de kunne foreta en sirkling. WIF 942 ble derpå klarert inn som nummer to.

Fartøysjefen på WIF 942 sier i sin rapport at de fikk øye på helikopteret da de nærmet seg høyre "base"-legg, ca 5 NM fra Kirkenes VOR/DME. Det lå da ca 1 000 FT under dem, ca 0,5 NM ute til venstre. Helikopteret fikk samtidig beskjed om at det var nummer to for landing. Gartøysjefen sier videre at han rapporterte helikopteret i sikte. Siden sekvensen ikke ble forandret, oppfordret han lufttrafikkjentesten til å la helikopteret lande først, siden hans luftfartøy lå bakerst i forhold til rullebanen. Han oppfattet ikke at det var noen kollisjonsfare under hendelsen.

Fartøysjefen på Hocus 12 sier i sin rapport at han fløy inn på

venstre "base"-legg som endte opp på 4 NM sluttinnlegg. Her rapporterte han som han ble instruert om. Han fikk da melding om å fortsette som nummer to bak WIF 942 på høyre "base"-legg. Han kunne ikke se noe luftfartøy foran og halvt høyre som han kunne forventet. Fartøysjefen startet da en rask nedstigning rett fram. En sving til venstre ville ført ham inn over aktive skytefelt. WIF 942 rapporterte så at han hadde svingt inn bak. Fartøysjefen sier videre at dersom WIF 942 ikke hadde oppdaget ham, ville kollisjonsfare absolutt ha vært tilstede. Han fløy lavt i et område med dårlig radiodekning, og hadde derfor ikke hørt WIF 942.

Vakthavende flygeleder sier i sin rapport at da HOCUS 12 rapporterte 4 NM sluttinnlegg, så det fra tårnet ut som om WIF 942 var nærmest for landing. Siden Hocus 12 var den mest manøvreringsdyktige, ble WIF 942 klarert for landing foran helikopteret. Flygelederen sier videre at han ble distraherert av en hjullaster som rapporterte at han kjørte inn på bane 24 ved terskelen. Flygeleder ba ham vente, men mottok ikke svar etter to oppkallinger. Flygelederen sier videre at en korrekt prosedyre i dette tilfellet ville ha gjort at han kunne ha overvåket lufttrafikken bedre, fremfor at han måtte ta kikkerten for å forvise seg om at hjullasteren stoppet før banen. Han sier at i ettertid er det lett å se at han skulle ha gitt trafikkinformasjon allerede da Hocus 12 tok av fra Elvenes, men forklarer dette med at han feilberegnet ankomsttidene med et par minutter.

Korrespondansen mellom tårnet og hjullasteren er ikke dokumentert på lydbånd. Dette berodde på en teknisk feil, som nå er rettet opp.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

BSL G 1-5, pkt 1, sier bl.a. at kontrolltårn skal gi opplysninger og utstede klareringer som er nødvendige for å sikre en trygg, rask og velordnet trafikkavvikling på og i nærheten av flyplassen, og for å forebygge og avverge sammenstøt mellom luftfartøyer i landingsrunden. Ingen av luftfartøyene mottok trafikkinformasjon om hverandre. Besetningene mottok heller ikke instruksjoner som kunne sikre at flygeleder bedre kunne kontrollere trafikksituasjonen da luftfartøyene nærmet seg landingsrunden. Dette hadde sin årsak i feilberegning av ankomsttider, samt at flygeleder ble distraherert samtidig som de to luftfartøyene nærmet seg landingsrunden.

I "Forskrift om adgang til og ferdsel på flyplasser på land" er det fastsatt bestemmelser for kontroll med trafikk av personer eller kjøretøyer på manøvreringsområdet. I henhold til nevnte forskrifter skal trafikk av personer og kjøretøyer ikke forekomme på manøvreringsområdet uten etter tillatelse fra kontrolltårnet, og det skal dessuten innhentes særskilt tillatelse fra kontrolltårnet før kryssing av eller innkjøring på rulle- eller taksebane finner sted samt før det foretas endringer av den virksomhet som var forutsetning for tillatelsen. De instruksjoner som mottas av lufttrafikkjenesten, skal leses tilbake. Slik unngår en at usikkerhet kan oppstå hos lufttrafikkjenesten om hvorvidt klareringer er mottatt.

TILRÅDNINGER

Ingen.