

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 03/92
Avgitt: 20. januar 1992

Dato og tidspunkt: 16. oktober 1991
Type flyging: militær treningsflyging
Flytype: F-16 (Lion 44), og Sea King (Saver 20)
Hendelsessted: Bodø flystasjon
Værforhold: VMC

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

Lion 44 passerte 5 NM finale på en GCA-kontrollert innflyging til bane 08 ved Bodø, for en lav innflyging.

Saver 20 sto i venteposisjon bane 08, intensjonen var å stille opp bane 08, og etter avgang foreta en høyresving for å fortsette i lav høyde vestover.

Omlag 30 sekunder etter at Lion 44 passerte 5 NM finale, meldte Saver 20 på radio: "Bodø tower Saver two zero is ready." De fikk da klarering for avgang, men ble stående ca 2 minutter på rullebanen før de tok av. Dette på grunn av at Saver 20 var ute på en instrument-kortsjekk, noe tårnflygelederen ikke var klar over.

Lion 44 var etter sin lave innflyging klarert for å sette kurs mot Saltstraumen (høyresving) VFR. Da Lion 44 iverksatte utklating, hadde Saver 20 akkurat tatt av, og såvidt påbegynt en høyresving. Lion 44 passerte like over Saver 20, besetningen på helikopteret mente Lion 44 passerte med ca 50 FT klaring. Lion 44 observerte aldri helikopteret. Like etter passering av helikopteret ble han reklarert til å klatre i rullebanens retning til 1500 FT.

Det direkte sambandet mellom tårn og GCA (intercom) var denne dagen forbudt brukt, på grunn av en hendelse dagen før, da det kom fram at dette sambandet ikke ble tatt opp på lydbånd. Tårnflygelederen måtte derfor bruke den vanlige telefonlinjen, for å formidle instruksjon til GCA-kontrollør om å avbryte innflygingen til Lion 44. Dette må antas å ha forsinket denne instruksjonen noe, slik at instruksjonen fra flygeleder om å klatre ut i rullebanens retning kom for sent til å ha noen innvirkning på hendelsen.

Det var stor belastning på tårnflygeleder i perioden, med en blanding av sivil og militær trafikk, som fløy både VFR og IFR.

HSL har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

I BSL G 1-5-7.6 og 7.7 er det tatt inn bestemmelser om opplysninger som skal gis til luftfartøy fra kontrolltårn hva gjelder essensiell lokaltrafikk, og lyder som følger:

" 7.6 Essensiell lokaltrafikk i relasjon til et luftfartøy er ethvert annet luftfartøy, kjøretøy eller personer på og i nærheten av manøvreringsområdet, eller trafikk som flyr i nærheten av flyplassen og som utgjør en fare for angjeldende luftfartøy.

7.7 Opplysninger om essensiell lokaltrafikk skal gis når flygelederen anser det nødvendig av hensyn til sikkerheten, eller på anmodning fra en fartøysjef."

Hadde Lion 44 blitt informert om Saver 20, kunne han, om han hadde helikopteret i syne, avpasset sin flygebane til å passere bak helikopteret, eller startet en utklatring tidligere, og derved unngått konflikt. Alternativt kunne han, om han ikke hadde helikopteret i syne, avbrutt innflygingen på et tidligere tidspunkt.

Saver 20 brukte lenger tid på rullebanen enn flygeleder antok, på grunn av en instrumentkortsjekk. Det er viktig for flygelederens planlegging av trafikken å vite om slike avvik fra det normale.

Saver 20 brukte følgende fraseologi da de sto i venteposisjon: "Bodø tower, Saver two zero is ready." I henhold til BSL H 1-1 bilag 1 punkt 2.4.10, er uttrykket "ready", når det brukes alene som i dette tilfellet, forbeholdt å bety at man er "ready for departure". Uttrykket som Saver 20 brukte, måtte således forstås som at han var klar for avgang. I realiteten var han kun klar for å stille opp, idet han sto to minutter i avgangsposisjon. For å unngå enhver misforståelse ved bruk av uttrykket "ready", vil det etter HSL's oppfatning være formålstjenlig å poengtere dette nærmere i regelverket.

Da det ble klart for flygeleder at Saver 20 brukte lenger tid enn antatt på banen, skulle avgangsklareringen ha blitt kansellert. Deretter skulle Lion 44 ha blitt instruert om å overfly banen i 500 FT eller høyere, samt blitt gitt trafikkinformasjon.

Det direkte sambandet (intercom) mellom GCA og tårnet var utkoblet i den perioden da hendelsen oppsto. Dette var et forsinkende og forvanskende ledd i koordineringen mellom disse to enhetene. Det direkte sambandet ble brakt i orden ca en uke senere.