

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 13/94
Avgitt: 24. mars 1994

Luftfartøy, type og reg.:	B 737-400, LN-BRQ
Kallesignal:	BRA 272
Dato og tidspunkt:	5. desember 1993 kl 1046
Hendelsessted:	Bodø lufthavn
Type hendelse:	Kollisjonsfare med kjøretøy
Type flyging:	Ruteflyging
Værforhold:	Sikt 1 100 m i snø, vertikalsikt 800 FT
Friksjonskoeffisient:	Bane 08: 28/25/27
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjef BRA 272, lufttrafiktjenesten samt Bodø hovedflystasjon

HENDELSESFORLØP

På grunn av snøvær var det igangsatt brøyting flere steder på lufthavnen. I den forbindelse var en fresemaskin i gang med brøyting av taksebanen ved posisjon D (delta), og inn mot parkeringsstand nr 17. Dette pga BRA 272 som var under innflyging for landing på bane 08, og skulle parkere på denne standen. Følgende meldingsutveksling fant sted mellom Bodø kontrolltårn (TWR) og fresemaskin:

Fres: Hvilken posisjon er det du skal ha han (BRA 272) inn i?
TWR : Jeg tenkte vi skulle ta han inn i Delta, for det er vel mest sannsynlig at han ikke klarer å stoppe før Delta.
Fres: Jeg kjører ut mot banekanten.
TWR : Fres, vær så god.

Vakthavende flygeleder ved Bodø TWR sier i sin rapport at fresen hadde mottatt klarering for å kjøre ut mot banekanten, og hadde deretter arbeidet seg innover mot stand 17. Flygelederen ga deretter BRA 272 landingsklarering bane 08, og han satt og så etter flyet. Plutselig ropte flygelederassistenten at fresen var på rullebanen. Både flygelederen og assistenten prøvde å anrope fresemaskinen uten å komme igjennom, pga at vaksjefen på brannstasjonen holdt på å gi en sandbil instruksjoner om strøing. På dette tidspunkt var BRA 272 på kort finale. Da flygelederen til slutt nådde igjennom med sin instruks til fresen om å forlate banen, hadde BRA 272 akkurat satt seg. Flygelederen sier at fresen hadde rygget av banen og inn i posisjon D like etter at BRA 272 var på bakken.

Flygelederen mener at en avbrutt innflyging kunne ha vært mulig med en gang episoden oppsto, men etter at han først nølte litt og heller forsøkte å få fresemaskinen til å rygge de få meterne inn i posisjon D, ble det knapt om tid for å avbryte landingen.

Lufthavnbetjenten som kjørte fresen, sier i sin rapport at det kom forespørsel om han kunne ta opp Delta. Dette svarte han ja til, snudde fresen mot Delta og ba om klarering for utkjøring. Dette ble bekreftet av tårnet. Han kjørte da inn til banen, snudde og tok opp ca 50 m, og rygget så tilbake for å ta opp resten ved banekanten. Mens han holdt på med dette, ble det ropt fra tårnet: "Fres av banen", gjentatt tre ganger. Han forlot da banen så fort det lot seg gjøre.

Fartøysjefen på BRA 272 sier i sin rapport at han hadde mottatt landingsklarering bane 08. Han estimerte sikten til å ha vært 1 - 1,5 km. Besetningen fikk øye på fresemaskinen under utrulling. De brukte da full "reverse thrust" og maksimum bremses. Fartøysjefen sier at de til slutt stoppet ved posisjon D, mens fresemaskinen hadde forlatt posisjonen sekunder tidligere.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Ved denne hendelsen fikk fresemaskin tillatelse til å kjøre ut mot banekanten. Lufthavnbetjenten forsto dette slik at han kunne operere på taksebanen og helt ut mot banen inntil arbeidet var avsluttet, eller til han ble bedt om å fjerne seg. Lufttrafikkjenten ga tillatelse til at fresemaskin kunne frese ut mot banen, for så å kjøre klar igjen innover mot stand 17. Dersom fresemaskinen igjen ville ut mot banen, måtte det bes om ny klarering.

HSL mener at det her foreligger kommunikasjonssvikt hos begge parter. Fresemaskin burde ha presisert mer detaljert hva han ønsket å gjøre, mens lufttrafikkjenten også burde ha spesifisert mer nøyaktig hva klareringen til å kjøre ut mot banekanten innebar. Lufthavnveddelingen har nå startet undervisning i radiofraseologi med hjelp av personell fra lufttrafikkjenten. HSL anser at dette vil være et virkemiddel for å forhindre lignende episoder i fremtiden.

Da tårnpersonellet oppdaget at de hadde et kjøretøy på banen samtidig med at BRA 272 landet, hadde de problemer med å nå frem på radio, fordi frekvensen var opptatt. Både Luftfartsverket region Nordland og Bodø hovedflystasjon berører i sine rapporter forskjellige tekniske løsninger for å få bukt med dette problemet.

TILRÅDNINGER

HSL tilrår at Luftfartsverket og Luftforsvaret iverksetter tiltak som kan medvirke til at lufttrafikkjenten ved Bodø lufthavn raskt kan nå frem med kontrollmeldinger til personell som opererer på manøvreringsområdet.