

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55                      BUL      35/98

Telefax: 67 12 53 33                                      Avgitt: 24. august 1998

---

#### Luftfartøy

-type og reg.:            Boeing 737-500, LN-BRT/Cessna 172, LN-NFB  
Radiokallesignal:        BRA 17/Master Air(MSD) 06  
Dato og tidspunkt:        2. mars 1998 kl.1150  
Hendelsessted:            Oslo Lufthavn Fornebu  
Type hendelse:            Lufttrafikkhendelse, avgang på og kryssing av samme bane  
Type flyging:              Ervervsmessig, ruteflyging/ervervsmessig, skoleflyging  
Værforhold:                Fornebu METAR kl. 1150. Vind: 050° 7 kt. CAVOK.  
Temp./duggpunkt:        -4°C/-12°C. QNH: 1 000 hPa  
  
Lysforhold:                Dagslys  
Flygeforhold:              VMC  
Reiseplan:                 IFR/VFR  
Personskader:              Ingen  
Skader på luftfartøy:      Ingen  
Andre skader:               Ingen  
Informasjonskilder:        Fartøysjefenes rapporter, rapport fra vakthavende flygeleder  
TWR, rapport fra vakthavende flygeleder GND, rapport fra  
sjefflygeleder samt HSLs egne undersøkelser.

---

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

#### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen oppsto da MSD 06, etter å ha fått avgangsklarering, tok av på bane 19 på Oslo Lufthavn Fornebu, samtidig som BRA 17, etter å ha fått klarering til dette, skulle til å krysse bane 01/19 på vei til bane 06.

Kl. 11:34 fikk fartøysjef på MSD 06 klarering av flygeleder GND, til å takse til holdeposisjon bane 19. Ca. 6 minutter senere, kl. 11:39:45, fikk han beskjed om å skifte til tårnfrekvensen, og rapportere når han var klar.

Kl. 11:48:15 ba besetningen på BRA 17 om takseklarering, og fikk følgende klarering av flygeleder GND:

---

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.

## "BRA 17 cross 01 holding 06"

1,5 minutt senere kl. 11:49:45, idet de nærmer seg bane 01/19, ble de bedt om å skifte til tårnfrekvensen.

På det samme tidspunkt fikk MSD 06 avgangsklarering fra tårnflygeleder, og startet avgangen på bane 19. Nå fikk tårnflygeleder øye på BRA 17, som befant seg på taksevei G, på vei mot bane 01/19. Han ba umiddelbart MSD 06 om å avbryte avgangen, men flyet hadde passert rotasjonshastigheten og tok av som klarert. Fartøysjefen oppfattet heller ikke denne meldingen fra tårnflygeleder.

Besetningen på BRA 17 som nå hadde fått øye på MSD 06, stoppet flyet ved banekanten til bane 01/19.

Ifølge tårnflygeleder passerte MSD 06 krysset bane 19/06 i ca. 100 ft. høyde, og hadde følgelig forholdsvis god margin til BRA 17 da han passerte denne. MSD 06 fortsatte utflygingen, og fartøysjefen ble først etter henvendelse fra HSL i primo juni klar over at han hadde vært involvert i en hendelse.

BRA 17 fortsatte taksing med påfølgende flyging til Stavanger lufthavn Sola, etter å ha gitt beskjed til flygeleder GND om at hendelsen ville bli rapportert.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at det ved denne hendelsen oppsto en mulig kollisjonsfare. Det faktum at MSD 06 passerte krysset bane 19/06 i ca. 100 ft høyde, samt at en årvåken besetning på BRA 17 fikk øye på MSD 06 tidsnok til å stoppe flyet før banekanten, gjorde at hendelsen ikke fikk et mer alvorlig utfall. Det er på det rene at både MSD 06 og BRA 17 hadde fått sine klareringer, MSD 06 til å foreta avgang på bane 19, og BRA 17 til krysse bane 01/19. Etter HSLs oppfatning synes årsaken til hendelsen å ligge i en kommunikasjonssvikt mellom flygeleder GND og tårnflygeleder.

Ifølge sjeflygeleder er prosedyre og ansvarsforhold i forbindelse med kryssing av rullebaner på Fornebu entydige. Han uttaler følgende i sine kommentarer til hendelsen:

"Instruksen på dette området er klar: Rullebanen er tårnflygeleders (TWR) ansvarsområde, og GND-flygeleder må alltid ha tillatelse fra TWR før han gir kryssingstillatelse til fly eller kjøretøyer. Slik tillatelse fra TWR kan gis i form av en generell tillatelse til GND for en angitt tidsperiode, eller i form av en konkret tillatelse for et konkret kryssingstilfelle.

Det synes klart at TWR i dette tilfellet hadde gitt GND tillatelse til å la BRA 17 krysse 19. Korrekt prosedyre ville vært å trekke denne tillatelsen tilbake for å la

MSD 06 ta av før BRA 17 sin kryssing av 19. I dette tilfellet ble avgangsklarering gitt før kryssingstillatelse var trukket tilbake".

Selv om instruksjer og ansvarsforhold i forbindelse med kryssing av rullebaner på Fornebu blir hevdet å være klare, er det ingen tvil om at det sviktet ved dette tilfellet. Hendelsen kunne som tidligere nevnt fått et langt mer alvorlig utfall ved kun minimale endringer i forutsetningene.

HSL vil derfor henstille lufttrafikkjenesten ved Fornebu om å foreta en kritisk gjennomgang av hvordan gjeldende instruksjer og rutiner bli fulgt opp, når det gjelder kryssing av aktive rullebaner.

HSL har nå i flere saker registrert at ikke alle involverte parter i hendelser har vært informert om, eller vært klar over, at hendelsen ville bli innrapportert. Dette kan i enkelte tilfeller forsinke HSLs behandling av slike hendelser betydelig. HSL er klar over fartøysjefens ansvar i henhold til bestemmelsene i BSL D 1-3, men vil allikevel anmode angjeldende lufttrafikkjenesteneheter om å følge opp instruksverket i HLT B34, punkt 2.4.3 og 2.4.4, for å sikre at involverte fartøysjefer blir gjort klar over at hendelsen blir gjenstand for rapport.