

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 08/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 28. februar 1997

Luftfartøy

-type og reg.: DHC-8-103, LN-WIA og B 737-500, LN-BUE
Radiokallesignal: WIF 541 og BRA 324
Dato og tidspunkt: 27. november 1996 kl. 0736
Hendelsessted: Bergen lufthavn Flesland
Type hendelse: Luftfartshendelse, Airprox
Type flyging: Ervervsmessig
Værforhold: METAR 0620 (UTC): Vind: Variabel 1 KT - CAVOK -
Temp./Duggp. -3°/-6°C - QNH 1020 hPa
Flesland information: D, TIME 0620 (UTC), RWY IN USE 35,
TL 80 RWY CLEAR AND DRY, RIME ON TWYS AND
APRON
Flygeforhold: VMC, i mørke
Reiseplan: IFR
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen
Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter, rapporter fra Flesland kontrolltårn og
egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Det var to fly under innflyging til Flesland før tidspunktet for hendelsen. Fly nr. 1 var WIF 541 og nr. 2 var BRA 324. Det var god sikt i området og besetningen på BRA 324, som hadde redusert hastigheten for å tilfredsstillende atskillelsesminima, hadde WIF 541 i sikte. WIF 541 utførte en visuell innflyging til bane 35 og ble klarert til å lande. Det sto et helikopter på avkjøring "D" (se vedlegg) og WIF 541 ble bedt om å forlate rullebanen ved avkjøring "C". WIF 541 landet på rullebanen omtrent ved "D" og bremsset opp mellom "D" og "C". WIF 541 ble deretter anmodet om å forlate rullebanen raskt da den etterfølgende BRA 324 befant seg over innflygingslysene. Da WIF 541 startet svingen ut av rullebanen ved "C" ble BRA 324 klarert til å lande. Ifølge flygelederens rapport passerte BRA 324 da

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.

terskelen, og passerte kort etter på rullebanen bak WIF 541 som var kommet ut på taksebane "C".

Da fartøysjefen på WIF hadde svingt ut av banen fikk han se BRA 324 noen hundre meter bak seg på bane 35. Han anså at det var for liten separasjon mellom flyene og at det forelå en underskridelse av atskillelseskriteriene i forbindelse med landingsklarering. Han skrev derfor "Rapport om lufttrafikkhendelse".

Fartøysjefen på BRA 324 skriver i sin "Occurrence report".

"On final for landing rwy 35/ENBR we were trailing behind WIF 541. Since we were gaining on him, a late landing clearance was expected. WIF 541 landed and from our subjective point of view he spent a longer time than usual on the runway. He was also told by the tower to expedite leaving the runway. Approaching threshold 35 WIF 541 turned off the rwy on taxiway "C" and we were cleared to land, which we did.

Taxying in, we were told to report to the tower after WIF 541, to our surprise, said on the radio that he would file a report on the "incident"!!"

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

BSL G 1-5, pkt. 15.1 og 15.2 sier bl.a. at et luftfartøy under innflyging for landing skal først tillates å krysse begynnelsen av rullebane i bruk etter at andre luftfartøyer som har landet, har forlatt bane i bruk. Det står videre at et luftfartøy kan klareres til å lande på samme rullebane når det med rimelig sikkerhet for at atskillelse, som spesifisert innledningsvis, vil være tilstede når luftfartøyet passerer rullebanens terskel.

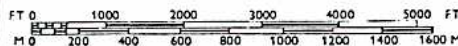
For generelt å kunne gjennomføre en smidig avvikling av dagens flytrafikk er det nødvendig med en viss fleksibilitet. HSL antar at når uttrykket "rimelig sikkerhet for atskillelse" blir brukt i bestemmelsen, så henspiller dette på ønsket om en effektiv trafikkavvikling uten at flysikkerheten settes i fare. Lufttrafikkjentesten må være forberedt på å beordre avbrutt innflyging dersom atskillelsen blir for liten. Den etterfølgende fartøysjef må også være aktpågiven og klar til å avbryte dersom han bedømmer at sikkerhetsmarginene ikke er tilfredsstillende. I det foreliggende tilfellet anså fartøysjefen på BRA 324 at atskillelsen mellom de to luftfartøyer var tilfredsstillende for å gjennomføre landing.

I og med at flygelederen i kontrolltårnet mente at han hadde full kontroll over situasjonen, og samtidig at den etterfølgende fartøysjef bedømte atskillelsen som tilfredsstillende, anser HSL at flysikkerheten var ivaretatt.

VEDLEGG

Landingskart Bergen Flesland

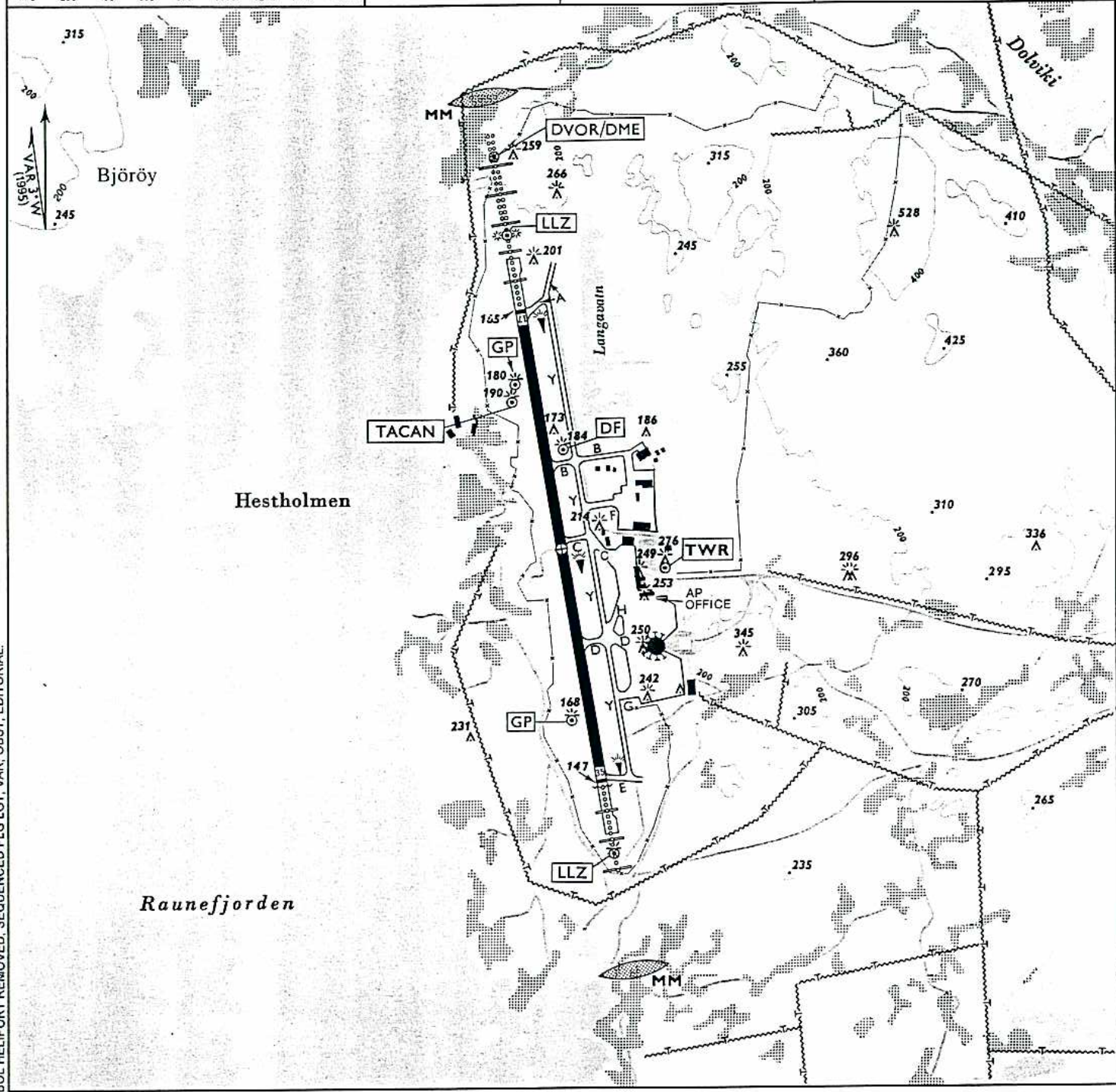
LANDING CHART
SCALE 1:30 000



DIMENSIONS
IN METRES
ELEVATION
IN FEET

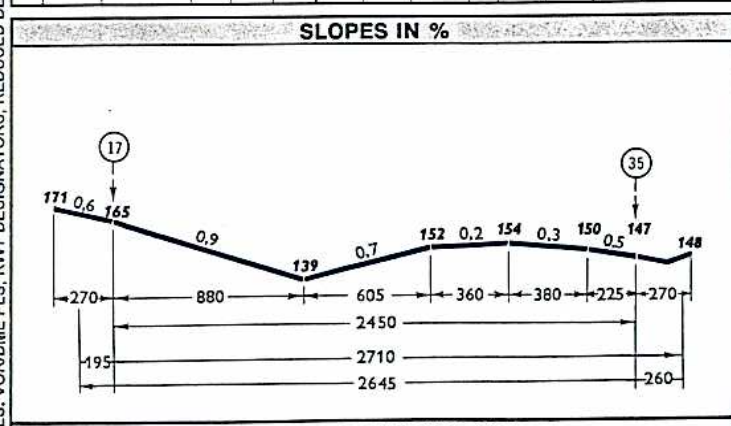
60°17'38"N 05°13'11"E
EUROPEAN DATUM
AD ELEV 165

BERGEN
FLESLAND
NORWAY



CHANGES: VOR/DME FLS, RWY DESIGNATORS, REDUCED DECLARED DIST, SYMBOL HELIPORT REMOVED, SEQUENCED FLG LGT, VAR, OBST, EDITORIAL.

RUNWAYS			RUNWAY LIGHTING					APPROACH LIGHTING			TAXIWAYS			PARKING AREAS							
ID	BRG	DMN-SFC	LCN SWY CWY	THR	TDZ	DIST	☒	EDGE	YCZ	SWY	SYSTEM	LIL	LIH	PAPI	CODING	WID	LCN	LGT	LOCATION	SIZE	LGT
17	170,52	2905 x 45	4) - 150	LIH	-	-	-	LIH	LIH	-	☒/XBAR ⁶⁾	✓	✓	3,1° 2)	A - Y	22,5	5)	EDGE	HEL TERM	300 x 100	FLOOD
35	350,52	ASPHALT ¹⁾	4) - 150	LIH	-	-	-	LIH	LIH	-	☒/XBAR	✓	✓	3,0° 3)					MAIN TERM	500 x 250	FLOOD



NOTES - REMARKS

- BOTH ENDS CONCRETE FROM 105 M INSIDE THR.
- MEHT 47 FT.
- MEHT 58 FT.
- LCN 90, PCN-70/FIAX/T.
- LCN 80, PCN-65/FIAX/T.
- SEQUENCED FLG LGT ON ☒

☒ RAG 11 M S THR 35.
CTN: DEER MAY ENTER THE AD.

DECLARED DISTANCES IN METERS

RWY	TORA	ASDA	TODA	LDA	RWY	TORA	ASDA	TODA	LDA
17	2905	2905	3055	2710	35	2905	2905	3055	2645

REDUCED DECLARED DISTANCES (Alternate TKOF PSN)

TKOF	TORA	ASDA	TODA	TKOF	TORA	ASDA	TODA
17A	2710	2710	2860	35E	2645	2645	2795

29 AUG 1996