

## 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 06/93  
Avgitt: 17. september 1993

---

Dato og tidspunkt: 27. mai 1993 kl 1043  
Type flyging: Skoleflyging/militær flyging  
Flytype: Aerospatiale TB-9 (LN-KLR), 2 F-16A (EAGLE BLUE)  
Hendelsessted: Ca 1 NM sør av terskel bane 01 Gardermoen  
Værforhold: VFR forhold under skyer, sikt mer enn 10 km

---

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

### HENDESESFORLØP

EAGLE BLUE rapporterte 19 NM nordvest av Gardermoen ca kl 1040, og anmodet om 2 "touch and goes" før landing. De ble av Gardermoen kontrolltårn (TWR) først instruert om å fortsette mot "initial point" (IP) bane 19, for like etter å bli omdirigert til IP bane 01 (3 NM sør, 2 200 FT).

LN-KLR tok av fra bane 19 på Gardermoen kl 1042. Besetningen hadde av Gardermoen kontrolltårn (TWR) mottatt klarering til Karlstad, med en BRATTFORS ONE GOLF standard instrument utflyging (SID). Denne innebærer at en etter avgang stiger rett fram til 2 NM fra Gardermoen (GRD) VOR/DME. En svinger så til venstre på kurs 120°, hvorpå en avskjærer og følger radial 145° fra GRD.

I det samme tidsrom rapporterte en Braathen B 737 lang finale bane 01, for "touch and goes". Dette luftfartøyet ble instruert om å rapportere sluttinnlegg bane 01 som nummer 2 etter EAGLE BLUE. Det sto ytterligere 1 enmotors fly i holdeposisjon bane 19 for avgang til Fornebu, samt 1 fly som holdt over Jessheim i påvente av å gjøre "touch and goes". Det var tildels mye radiotrafikk både på UHF og VHF frekvens.

Fartøysjefen på LN-KLR sier i sin rapport at han hadde nådd en høyde av 1 800 FT, og hadde ca 1.2 NM igjen til en venstresving i henhold til den klarerte SID skulle påbegynnes, da han observerte de 2 jagerflyene komme mot ham skrått forfra. Han anslo avstanden å være 2-300 meter, ca 100-200 FT over ham.

Lederen av EAGLE BLUE-formasjonen sier i sin rapport at han møtte LN-KLR ca 4 NM fra flyplassen. Han sier videre at han hadde LN-KLR i syne i lengre tid, og passerte over på venstre side i en avstand av 500-600 FT vel klar av LN-KLR's flygebane.

---

Havarikommisjonen for sivil luftfart 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 å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Vakthavende flygeleder ved Gardermoen kontrolltårn sier i sin rapport at EAGLE BLUE ble sluppet inn for IP bane 01. Han sier videre at EAGLE BLUE var synlig på radar, men ikke LN-KLR. Flygelederen mener at dette hadde sin årsak i at LN-KLR befant seg under høyden for radardekning, som er ca 1 700 FT i dette området. Flygelederen mener at det må ha vært minst 1 000 FT høydeparasjon mellom luftfartøyene da de møttes. Han sier videre at LN-KLR ble synlig på radar over 1 minutt etter at luftfartøyene hadde passert hverandre, og da mellom 3-4 NM i forlengelsen av bane 19. Flygelederen sier til slutt i sin rapport at dersom han hadde hatt radardekning eller på annen måte visst om LN-KLR's posisjon, så ville flyet ha blitt svingt østover tidligere, og flyene gitt trafikkinformasjon om hverandre.

Etter hendelsen ble LN-KLR sendt over til Gardermoen APP. På spørsmål om fartøysjefen ønsket å sende rapport, ble det replisert at han ville ringe etter landing. Lufttrafikktenesten ønsket et umiddelbart svar, og det ble diskutert frem og tilbake før avgjørelse ble tatt om å sende rapport.

## 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. LN-KLR fulgte sin IFR-klarering, mens EAGLE BLUE ble instruert om å komme inn via IP bane 01 for en "break pattern". Ved at flygelederen ved Gardermoen kontrolltårn ikke tok initiativ til å kontrollere LN-KLR's posisjon og høyde, mener HSL at kriterier for sikker trafikkavvikling ble underskredet.

Ettersom EAGLE BLUE hadde LN-KLR i sikte i god tid før passering, mener HSL at det ikke forelå noen kollisjonsfare. Flygelederen burde imidlertid ha forvissnet seg om dette før EAGLE BLUE fikk tillatelse til å fortsette for IP og "break pattern" bane 01.

Dersom LN-KLR skulle ha blitt pålagt å avbryte den klarerte SID for å svinge østover, måtte fartøysjefen først ha mottatt en alternativ IFR klarering der hensyn var tatt til minstehøyden i området.

HSL finner det uheldig at man diskuterer inntrufne hendelser over radio. Dette vil kunne distrahere flygebesetning/lufttrafikkteneste. Tilsvarende forhold er tidligere tatt opp i BUL 16/92 og 02/93. Luftfartsverket har på grunnlag av de ovennevnte hendelser utstedt en AIC B som omhandler dette, datert 19. juli 1993.

## TILRÅDNINGER

Ingen.