

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 06/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 23. januar 1995

Luftfartøy

-type og reg.: 2 F-16 jagerfly og AA-5 American LN-LMO

Radiokallesignal: EG 01/03, LN-LMO

Dato og tidspunkt: 9. november 1994 kl. 1212

Hendelsessted: Ørland kontrollsoner

Type hendelse: Luftfartshendelse/kollisjonsfare

Type flyging: Militær øvelsesflyging, privatflyging

Værforhold: METAR Ørland kl. 1220: Vind 040° 06 kt, sikt mer enn 10 km, spredt skydekke 2 500 ft, temp. - 00°, duggpunkt -07°, QNH 1019

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjefer og lufttrafikkjentesten, samt HSLs egne undersøkelser

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

HENDELSESFORLØP

Fartøysjefen på EG 01 sier i sin rapport at han ledet EG 03 inn for landing til bane 34 på Ørland flystasjon. Da EG 03 hadde radioproblemer, fløy han på utsiden av EG 03 i en litt løs formasjon. Ørland innflygingskontroll samt kontrolltårnet var informert om situasjonen. Formasjonen ble først klarert til venstre medvindslegg bane 34, men da det passet bedre med høyre medvindslegg, ble den reklarert for dette. Denne klareringen ble gitt ca. 20 NM nord av flystasjonen, 3-4 minutter før formasjonen var etablert på medvindslegg. Formasjonslederen rapporterte høyre medvindslegg, og fikk etter kort tid landingsklarering. De fikk aldri informasjon om, eller observerte selv, et en-motors småfly som tok av på bane 16 med venstresving mot Værnes.

Fartøysjefen på LN-LMO sier i sin rapport at han ventet på to F-16 som landet på bane 34. Idet nummer to rullet forbi ba han om avgang bane 16. Han ble da klarert for avgang bane 16, og steg ut i en slakk venstresving mot Hasselvika for et direkte trekk mot Værnes. Han hørte mye prat på radioen, og forsto at det var flere fly på vei inn mot flystasjonen. Han kunne ikke danne seg et bilde av trafikksituasjonen, da halve kommunikasjonen foregikk på UHF. Han så bak til venstre mot flyplassen for

eventuell trafikk, og idet han beveget blikket forover igjen så han to F-16 med hjulene ute passere forbi på hans venstre side. Han så tydelig den hvite undersiden av nese-hjulsdøren samt andre detaljer på flyene. Fartøysjefen anslår avstanden til å ha vært ca 3 - 400 meter, og han passerte dem i samme høyde, ca 1 400 ft. Fartøysjefen foretok ingen unnamanøver, da flyene allerede passerte forbi i en synkende høyre sving.

Vakthavende flygeleder ved Ørland kontrolltårn sier i sin rapport at da denne hendelsen inntraff var bane 34 i bruk. Han hadde "diversion" trafikk fra Bodø, og alle (5 fly) var tidligere tatt inn av innflygingskontrollen for kryssing av senterlinjen i nord for venstre medvindslegg bane 34. De to siste F-16 (EG01/03) var også i utgangspunktet klarert for den samme innflygingen, men like nord av flyplassen ble det fra innflygingskontrollen forespurt om EG 01/03 kunne få gå til høyre "base"-legg bane 34, hvilket ble klarert av ham. Begge fly kom over på tårnfrekvensen like øst av plassen. Formasjonslederen informerte om at EG 03 hadde problemer med sin radiosender, men at mottaker var i orden. På dette tidspunkt var, etter flygelederens mening, LN-LMO ikke aktuell trafikk for EG 01/03, siden dette flyet skulle ta av på bane 34. Idet LN-LMO takset inn på banen ba fartøysjefen om å få ta av på bane 16. Flygelederen vurderte at EG 01/03 var så langt ute fra plassen at det var tid til å gi avgangsklarering på denne banen. Det ble derfor gitt klarering for avgang bane 16, men det ble ikke gitt informasjon om de to F-16 som lå på innflyging øst av plassen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Ved denne hendelsen passerte de impliserte luftfartøyene hverandre da EG 01/03 var i overgangen høyre "base"-legg til sluttinnlegg bane 34. Luftfartøyene utgjorde derfor lokaltrafikk og var derved i henhold til BSL F 1-4, pkt. 4.6, gjenstand for flygekontrolltjeneste. Vakthavende flygeleder utstedte ingen instruksjoner eller klareringer for å forebygge og avverge sammenstøt mellom de impliserte luftfartøyene. HSL mener at det i dette tilfellet var uheldig å benytte seg av bane 16 for avgang samtidig som det var trafikk på vei inn for landing bane 34. Lufttrafikkjentesten bør utvise stor grad av forsiktighet ved samtidig bruk av flere rullebaner, og dersom det er trafikk av noen betydning bør dette unngås.

For Ørland flystasjon er det publisert kart som angir fremgangsmåter for mindre luftfartøyer (VFR Routes Light Aircraft). Disse fremgangsmåter skal i henhold til BSL F 1-4, pkt. 4.6.3, legges til grunn ved planlegging av utflyging fra angjeldende flyplass. Fartøysjefen på LN-LMO har anført at han ikke ble klarert for å følge noen VFR-rute men ble klarert VFR direkte Værnes, og at det følgelig ikke var noen begrensninger på maksimumshøyde. Han steg derfor gjennom den publiserte maksimumshøyde på dette trekket (1 000 ft). For å unngå misforståelser er det viktig å bruke korrekt fraseologi som angitt i BSL H, i dette tilfellet "klarert via VFR-rute". Dersom en VFR flyging klareres utenom publiserte VFR-ruter, skal klareringen også inneholde en høydeangivelse.

HSL har tidligere (BUL 41/94) kommentert problemet med at luftfartøy befinner seg på forskjellige frekvensbånd, noe som gjør det vanskeligere for flygebesetninger å danne seg en oversikt over annen trafikk i området. HSL gjentar sine tilrådinger fra BUL 41/94.

TILRÅDINGER

Luftforsvaret og Luftfartsverket bør vurdere hvorvidt et pålegg om bruk av VHF sender/mottaker for luftfartøy som er utstyrt med slikt utstyr bør innføres for flyging i landingsrunden ved norske flyplasser.

Ved de lufthavner der det er teknisk mulig, bør det vurderes installert retransmisjon.