

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 15/2001

Avgitt: 27. mars 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna C-310R, LN-HPT og Grob G-115D, LN-TFZ
Radiokallesignal:	NIR (Norseman) 312 og TFN (Spirit) 10
Dato og tidspunkt:	7. mars 2000, kl. 1130
Hendelsessted:	Finale/base til bane 29 på Bardufoss lufthavn (ENDU)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, AIRPROX
Type flyging:	Ervervsmessig, henholdsvis GCA-trening og skoleflyging
Værforhold:	ENDU METAR kl. 1120. Vind: 100° 4kt. Sikt: mer enn 10 km. Vær: lett snø. Skyer: få i 4 000 ft, brutt skydekke i 8 000 ft. Temp./Doggpkt.: -8 °C/-14 °C. QNH: 984 hPa Temporært: sikt på 4 000 m, vertikalsikt 1 800 ft
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	VFR, begge
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport (NE-148) fra begge fartøysjefer, rapport fra lufttrafikkjentesten på Bardufoss samt HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen oppsto i et tidsrom med forholdsvis stor aktivitet, og i en relativt presset arbeidssituasjon for vakthavende flygeleder i tårnet på Bardufoss (TWR). To fly, en Mitsubishi MU 2 og en Cessna 310 (NIR 312), utførte GCA-innflyginger (Ground Controlled Approach) i VFR-forhold som et ledd i autorisasjonstrening for britiske GCA-kontrollører. En Fokker 60 (NAF 64) skulle ta av for å droppe fallskjermhoppere ved et vann nordøst for flyplassen og en Grob G-115 (TFN 10) fløy i landingsrunden og utførte "touch and go" landinger. I tillegg var det en ankomst og en avgang med et Fokker 50 rutefly fra SAS Commuter. Vakthavende flygeleder måtte også betjene en lengre

telefonsamtale fra 331-skvadron i Bodø, hvor det ble gitt informasjon om en flyging med jagerfly som skulle operere i Bardufoss området senere på dagen.

NIR 312 skulle fly GCA-trening, og ble klarert til å operere i 3 000 ft og utføre innflyginger fra øst, til bane 29. Avbrutt innflyging skulle etterfølges av høyre sving mot øst for ny radarledning. Bardufoss Approach (APP) skulle stå for radarledning inn til GCA retningsstråle, hvorefter GCA-kontrolløren overtok og ”snakket” flyet ned til bestemmelsehøyden (DA-Decision Altitude). Etter avbrutt innflyging ble NIR 312 igjen overført til APP for ny radarledning. NIR 312 opererte således på to radiofrekvenser, APP-frekvensen og GCA-frekvensen. Besetningen opererte ikke på tårnfrekvensen under denne del av flygingen.

Kl. 1129 rapporterte fartøysjefen på TFN 10, som hele tiden opererte på tårnfrekvensen, venstre medvindslegg til bane 29, og ba om landingsklarering. Samtidig rapporterte GCA at NIR 312 var på 3 NM finale til bane 29 for ”low approach”. Fartøysjefen på TFN 10 fikk så klarering til å lande på bane 29, og besetningen på NIR 312 ble gitt klarering til ”low approach”. På dette tidspunkt var vakthavende tårnflygeleder også i telefonsamtale med representanten for 331 skvadron.

Vakthavende flygeleders intensjon var at TFN 10 skulle komme inn bak NIR 312 på finalen, men det ble aldri gitt trafikkinformasjon om NIR 312 til fartøysjefen på TFN 10. Flygeleders oppmerksomhet ble da rettet mot NIR 312 på finalen, for at ikke NIR 312s høyresving skulle komme i konflikt med NAF 64 nordøst av plassen. Da oppdaget flygeleder plutselig TFN 10 som var i ferd med å svinge inn på sluttinnlegget noe nært NIR 312. Flygeleders oppfatning var da at det var for sent med trafikkinformasjon, i det han så at det ikke var fare for sammenstøt mellom NIR 312 og TFN 10. Flygelederen medgir i sin rapport at trafikkinformasjon skulle vært gitt til fartøysjef på TFN 10, slik at sving mot sluttinnlegget ikke skulle startet før NIR 312 var i sikte. NIR 312 fortsatte sin flyging og TFN 10 landet ca kl. 1131. Fartøysjef på NIR 312 kommenterte ikke hendelsen, men ble kontaktet i ettertid, da hendelsen ble rapportert av fartøysjef på TFN 10.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Ifølge det som er beskrevet i de rapporter som har kommet inn til HSL, tyder det på at det ikke forelå noen reell kollisjonsfare ved denne hendelsen. Det som derimot synes klart er at den aktuelle trafikksituasjonen i kombinasjon med vakthavende flygeleders arbeidsmengde medførte at situasjonen i en periode kom ut av kontroll. Det fremkommer blant annet at den forholdsvis lange telefonsamtalen som vakthavende flygeleder måtte betjene, tok hans oppmerksomhet bort fra det aktuelle trafikkbildet. Etter HSLs oppfatning burde nok denne telefonsamtalen vært avsluttet, og eventuelt gjenopptatt på et mindre travelt tidspunkt.

Sjeflygeleder ved enheten stiller i sin rapport spørsmål om denne GCA-treningen er i henhold til regelverket, og mener britiske GCA-kontrollører skal forholde seg til militære fly, og ikke til innleide sivile fly. HSL kan ikke se at dette hadde betydning for den aktuelle hendelsen, da virksomheten tross alt var akseptert av vakthavende flygeleder. Det må være opp til lufttrafikkjenesten å akseptere eller legge begrensninger på trafikken, slik at situasjonen til enhver tid ligger på et slikt nivå at den kan kontrolleres. Eventuelle formelle

betenkninger bør avklares før det gis klarering til at slik aktivitet skal kunne gjennomføres. Med hensyn til den vanskelige bemanningssituasjonen, som også nevnes i ovennevnte rapport fra sjeflygeleder, henvises til en HSL-rapport om hendelse ved Bardufoss 8. desember 1999.

Det antydes i rapporten fra vakthavende flygeleder at TFN 10 kan ha svingt inn mot finalen tidligere enn normalt på grunn av redusert sikt i området. Fartøysjefen på TFN 10 var imidlertid gitt landingsklarering, og en må da forutsette at det var tatt hensyn til det aktuelle trafikkbildet forut for en slik klarering. HSL vil allikevel påpeke viktigheten av god utkikk, spesielt før man svinger finale.

HSL deler for øvrig flygeleders oppfatning av at trafikkinformasjonen til TFN 10 var mangelfull. Spesielt med tanke på at NIR 312 ikke var på tårnfrekvensen, og følgelig ikke kunne oppdages på andre måter enn ved "se og bli sett".