

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 57/2000

Avgitt: 21. september 2000

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-type og reg.:	Aerospatiale SA-315B, LN-OSF / Boeing B-737-500, LN-BRN
Radiokallesignal:	LN-OSF / BRA 346
Dato og tidspunkt:	25. juni 1999, kl. 1534
Hendelsessted:	Bergen lufthavn Flesland
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, avgang uten klarering (LN-OSF)
Type flyging:	Ervervsmessig, ikke regelbundet (LN-OSF) og regelbundet (LN-BRN)
Værforhold:	Klarvær, god sikt
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	VFR / IFR
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Informasjonskilder:	Fartøysjefenes rapporter og rapport fra lufttrafikkjentesten på Flesland.

---

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Situasjonen oppsto da LN-OSF, et helikopter av typen SA-315B fra Lufttransport AS, foretok avgang og startet kryssing av rullebane i bruk, bane 17 på Bergen lufthavn Flesland, uten klarering. Samtidig startet LN-BRN, en Boeing B-737 fra Braathens, avgang på samme rullebane i henhold til klarering.

LN-OSF skulle fly fra Flesland til Førdesveten, som ligger sydvest for Flesland i kontrollsonen. Fartøysjefen kalte opp "Flesland ground" (GND) på frekvens 121,9 MHz og ba om takseklarering. Fartøysjefen hadde ikke bedt om starttillatelse før han kalte opp. Han fikk klarering til lufttaksing via takseveiene "F" og "Y" til venteposisjon 17"B", hvilket er en fremskutt avgangsposisjon til rullebane 17. Fremme ved "B" mottok han klarering til å fly VFR til Førdesveten, samt transponderkode. LN-BRN, som skulle fly til Stavanger lufthavn Sola, hadde mottatt takseklarering til holdeposisjon 17"A" og var overført til tårnfrekvensen 119,1 MHz.

---

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.

På dette tidspunkt observerte vakthavende flygeleder på Flesland "GND " at LN-OSF hadde senket nesene og var i ferd med å ta av. Samtidig hadde LN-BRN, som nå hadde mottatt avgangsklarering fra tårnet, startet sin avgang. Flygelederen på "GND " instruerte umiddelbart LN-OSF til å svinge til venstre, korteste vei bort fra rullebanen. Besetningen på LN-BRN hadde nå observert helikopteret, og forespurte tårnflygelederen om hensikten til LN-OSF. Besetningen på LN-BRN ble da umiddelbart bedt om å avbryte avgangen, hvilket de gjorde. LN-OSF lufttakset tilbake til "teknisk område" etter å ha blitt bedt om å ringe tårnkoordinator, og LN-BRN takset på ny tilbake til avgangsposisjon og foretok ny avgang.

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

Hendelsen ble oppdaget på et så tidlig tidspunkt at det etter HSLs oppfatning ikke oppsto reell kollisjonsfare. Dette takket være rask reaksjon fra de involverte flygeledere og besetningen på LN-BRN. Fartøysjefen på LN-OSF skriver i sin rapport at han oppfattet den klareringen han mottok ved venteposisjonen til også å inneholde avgangsklarering. På den annen side oppfattet han ikke at LN-BRN hadde fått sin avgangsklarering, nettopp fordi han selv fortsatt var på "GND " frekvensen, mens LN-BRN var overført til tårnfrekvensen. HSL har hørt på opptak av kommunikasjonen på de respektive frekvenser, og dette bekrefter bare at det aldri ble gitt noen avgangsklarering til LN-OSF. Det synes klart at fartøysjefen på LN-OSF ikke var bevisst nok på sin egen posisjon i trafikkbildet, da han mottok klareringen. Ordene "cleared for take off" ble aldri brukt av lufttrafikkjentesten.

I BSL G, side 1-5-3, punkt 4.3 står følgende:

"Det skal ikke gis instruksjoner til enmannsbetjente helikopter om å skifte frekvens hvis fartøyet befinner seg i en nødsituasjon, foretar lufttaksing eller flyger i lave høyder, såfremt behovet for kommunikasjon kan finne sted uten slikt frekvensskifte."

Luftrafikkjentesten ved Bergen lufthavn Flesland skriver blant annet følgende i sine høringskommentarer:

"Dette er ikke noe enkeltstående tilfelle, flere flygeledere ved enheten har opplevd liknende misforståelser, der VFR-ruteklarering har blitt misforstått til også å gjelde avgangsklarering."

"På manøvreringsområdet er all ferdsel gjenstand for klarering. Dette inkluderer blant annet avgang fra-/landing på rullebane eller taksebane."

"Ved avgang eller landing utenfor manøvreringsområdet behøves ingen avgang-/landingsklarering. Mottak av VFR-ruteklarering vil i slike tilfeller være tilstrekkelig til at et helikopter kan ta av og fly den klarerte rute. Dette innebærer også tillatelse til å krysse rullebaner/taksebaner, det behøves nemlig ingen ekstra klarering for slik kryssing, med mindre det er anført som lokale restriksjoner."

"På mange flyplasser er det vanlig at helikopter foretar avgang og landing utenfor manøvreringsområdet, der det som nevnt ikke behøves annen klarering enn VFR-ruteklarering. Dette blir således lett en innarbeidet vane, og den dagen piloten blir

bedt om å foreta avgangen fra manøvreringsområdet, vil uteglemmelse kunne bli resultatet. Det er grunn til å anta at det kan være vanskelig for en pilot på et enmannsbetjent helikopter som lufttakser å følge med på hvor grensene for manøvreringsområdet går.”

HSL finner likevel grunn til å understreke betydningen av ”situational awareness”, når man opererer på et travelt flyplassområde. Dette gjelder bevissthet i forhold til gjeldende regler og prosedyrer, samt til enhver tid å ha størst mulig oversikt over det gjeldende trafikkbildet.