

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 7/2001

Avgitt: 27. februar 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Fokker F-27 MK 050, LN-RNE og to SEPECAT Jaguar
Radiokallesignal:	SAS 2302 og REBEL 1 og 2
Dato og tidspunkt:	8. desember 1999, kl. 1315-1325
Hendelsessted:	4 NM finale til bane 11 på Bardufoss lufthavn (ENDU)
Type hendelse:	Luftrafikkhendelse, AIRPROX
Type flyging:	Ervervsmessig, ruteflyging og militær flyging
Værforhold:	ENDU METAR kl. 1320. Vind: variabel 2 kt. CAVOK. Temp./Duggpkt.: -25°C / -28°C. QNH: 992 hPa
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR (SAS 2302) / VFR (REBEL 1 OG 2)
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjef på LN-RNE (NE-148), og rapport fra luftrafikktenesten på Bardufoss.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

SAS 2302, en Fokker 50 fra SAS Commuter, var på vei fra Bodø lufthavn (ENBO) til Bardufoss lufthavn (ENDU) og var på visuell innflyging til Bardufoss fra sydvest. Samtidig var to britiske SEPECAT Jaguar jagerfly på vei inn mot Bardufoss fra nord. Vakhavende flygeleder i Bardufoss tårn (TWR) var tidligere på dagen blitt informert av en engelsk GCA (ground controlled approach)-operatør om at det var planlagt angrepsøvelser mot flyplassen. Jagerflyene skulle komme inn fra nord, snu nord for flyplassen og fortsette mot nordvest. Dette for å sikre at rullebanen og finaleområdet skulle være fri for jagerflytrafikk. De to jagerflyene, REBEL 1 og 2 skulle gjennomføre det første angrepet kl. 1320. REBEL 1 og 2 sjekket inn med Bardufoss Approach (APP) kl. 1313 og var da 30 NM nord for Bardufoss. På grunn av annen VFR-trafikk ble de holdt på APP-frekvensen til de var klar av denne trafikken. Flygelederen på APP presiserer i sin rapport at jagerflyene ikke ble gitt klarering til å gjennomføre angrep i det tidsrommet de var på APP-frekvensen. SAS 2302 ble

overført fra APP til TWR kl. 1316, og var da 17-20 NM sydvest for Bardufoss. SAS 2302 ble klarert inn mot høyre base til bane 11, og besetningen fikk trafikkinformasjon om REBEL 1 og 2. Besetningen kvitterte for at denne informasjonen var mottatt, og ga beskjed om at de ville holde utkikk etter jagerflyene. Kl. 1319 ble også REBEL 1 og 2 overført fra APP til TWR. Det var fartøysjefen på REBEL 1 som kommuniserte for begge jagerflyene, og han informerte TWR om at REBEL 1 var på vei inn mot IP (Initial Point) fra vest, og at REBEL 2 var på vei inn fra nord for simulert angrep. REBEL 1 ville komme inn over flyplassen fra vest, for så å svinge venstre og entre venstre medvindslegg for landing. Fartøysjefen på REBEL 1 fikk trafikkinformasjon om SAS 2302, og han svarte at han hadde SAS 2302 i sikte. Samtidig observerte tårnflygeleder at REBEL 2 kom inn fra nord og krysset over rullebanen. Han ga umiddelbart beskjed til REBEL 2 om å svinge venstre, og ga informasjon om SAS 2302. Fartøysjefen på REBEL 2 svingte venstre og informerte om at også han hadde SAS 2302 i sikte.

Flygelederen uttrykker i sin rapport at det på ingen måte var noen fare, men at han var overrasket over at avtalen om at angrepet skulle avbrytes nord for flyplassen ikke ble overholdt. Tårnflygeleder ga ny trafikkinformasjon til fartøysjefen på REBEL 1 om SAS 2302, som kvitterte med at han fortsatt hadde SAS 2302 i sikte og at han ville legge seg inn bak denne. Basert på dette, og at han hadde visuell kontakt med samtlige fly, ga flygelederen landingsklarering til SAS 2302 som nummer en. Da SAS 2302 passerte Andslia, på kort finale til bane 11, observerte flygelederen at REBEL 1 passerte over og til høyre for SAS 2302. Dette så også besetningen på SAS 2302, som i tillegg fikk utslag på sin ACAS (Airborne Collision and Avoidance System). SAS 2302 fortsatte innflygingen og landet kl. 1322. REBEL 1 fløy over flyplassen, entret venstre medvindslegg og landet kl. 1323.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser at det ikke forelå noen fare for sammenstøt ved denne hendelsen. Tårnflygelederen hadde visuell kontakt med de impliserte luftfartøyer, og fartøysjefene på både REBEL 1 og 2 hadde visuell kontakt med SAS 2302. Det som imidlertid synes klart er at REBEL 2 gjennomførte sitt angrep uten klarering fra Bardufoss innflygingskontroll eller tårn, og at ”angrepet” heller ikke ble stoppet på nordsiden av flyplassen slik den opprinnelige avtalen gikk ut på. Det er også HSLs oppfatning at REBEL 1 fløy unødvendig nær SAS 2302. I følge regelverket er det opp til fartøysjef å holde ”tilstrekkelig” avstand til andre luftfartøyer når det utføres VFR-flyging. Problemer kan da oppstå når en fartøysjef mener å ha tilstrekkelig avstand til annet luftfartøy, men samtidig er så vidt nær at det utløses et ACAS-varsel i det andre luftfartøyet. Denne hendelsen er en av flere der besetninger i sivile rutefly får ACAS-varsel etter å ha blitt passert av jagerfly i kontrollsonen. I dette tilfellet var situasjonen oversiktlig, og besetningen på SAS 2302 valgte å fortsette innflygingen med påfølgende landing. Det finnes imidlertid eksempler på at besetninger har avbrutt sin innflyging etter å ha fått ACAS-varsel, helt i henhold til gjeldende regelverk. Det kunne også ha skjedd i dette tilfellet, og i ytterste konsekvens skapt en ny konfliktsituasjon. Det er etter HSLs oppfatning behov for en gjennomgang av regelverket for bruk av ACAS i kontrollsoner. Samtidig bør Luftfartsverket (LV) også se på de rutiner som lufttrafikkjentesten legger til grunn for blanding av sivil og militær trafikk i tett trafikkerte kontrollsoner.

Sjeflygeleder på Bardufoss påpeker i sin rapport følgende punkter som også kan ha hatt betydning for at hendelsen oppsto:

Bardufoss radar hadde vært ute av drift i en lengre periode, og det var ikke radardekning i kontrollsonen. Bardufoss hadde kun radardekning fra 7 000 ft og oppover.

Lufttrafikkjenesten på Bardufoss var høsten 1999 utført med 60% av forutsatt bemanning, og uten radar.

”Flight planning”, bakkeradiotjeneste, tårnkontrolltjeneste og innflygingskontrolltjeneste ble utført fra samme kontrollrom, tårnet.

Disse punktene påvirker utvilsomt lufttrafikkjenestens arbeidsforhold i negativ retning, med de konsekvensene det kan medføre.

Luftfartstilsynet bemerker i sitt hørings svar at dersom utstyr/bemanning ikke er tilfredsstillende er flygeleder/sjeflygeleders plikt å redusere trafikken til et nivå der den kan avvikles uten nedsatt flysikkerhet. Etter HSLs oppfatning vil dette kun være et strakstiltak i en presset situasjon, og ikke gi noe tilfredsstillende resultat over tid.

Bemanningssituasjonen på Bardufoss har vært nevnt i flere rapporter fra lufttrafikkjenesten på Bardufoss, vedrørende hendelser som har berørt enheten. Under høringsrunden har det fremkommet ytterligere opplysninger vedrørende bemanningssituasjonen på Bardufoss. Det er divergerende syn på dette mellom LVs Hovedadministrasjon og sjeflygeleder på Bardufoss. Sjeflygeleder anser behovet for å være 13-14 operative flygelederstillinger, mens den siste bemanningsplanen fra LV tilsier 9 stillinger. LV Region Troms har også innsendt til fagavdelingen i Hovedadministrasjonen et forslag som tilsier 13 operative flygeledere ved LTT Bardufoss. På tidspunktet for hendelsen var bemanningssituasjonen, grunnet sykdom og overføring av personell til annen enhet, 7 flygeledere. Det som synes helt klart er at det er stort sprik i synet på bemanningssituasjonen ved LTT Bardufoss, mellom Hovedadministrasjonen og Region Troms/Bardufoss LTT. Med hensyn til radarproblematikken, opplyser regiondirektøren at det skal inngås avtale med forsvaret om å justere radar/ekstraktor opp mot NOVA 9002, slik at NOVA 9002 i tårnet og OD58 i innflygingskontrollen skal gi et tilfredsstillende resultat. Dette som et straks tiltak.

TILRÅDING

HSL tilrår Luftfartsverket å vurdere å foreta en ny vurdering av bemanningssituasjonen ved Bardufoss LTT, i samarbeid med Region Troms og LTT Bardufoss, for å tilstrebe å komme til enighet om aktuelt behov for antall operative flygelederstillinger (Tilråding nr.15/2001).