

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm  
Telefon: 64 84 57 60  
Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 43/2000  
Avgitt: 23. august 2000

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Fokker F-27 M50, LN-RNF  
Radiokallsignal: SAS 2300  
Dato og tidspunkt: 26. april 2000, kl. 0640  
Hendelsessted: Rullebane 26 på Bodø lufthavn  
Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, en privat bil kom uautorisert inn på manøvreringsområdet og kjørte ut på rullebanen samtidig med at et fly startet

Type flyging: Ervervsmessig (ruteflyging)  
Værforhold: METAR for ENBO: 260520Z: 34013KT 9999 FEW015 SCT 025 03/01 Q1015=

Lysforhold: Dagslys  
Flygeforhold: VMC  
Reiseplan: IFR  
Antall om bord: 30  
Personskader: Ingen  
Skader på luftfartøy: Ingen  
Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 38 år  
-sertifikat: ATPL-A  
-flygererfaring: Ca. 8 000 flygetimer

Informasjonskilder: Fartøysjefens "Rapport om lufttrafikkhendelse", rapporter fra to fartøysjefer i Widerøe's Flyveselskap, rapport fra Luftfartsverket ved sjefflygeleder og vakthavende flygeleder, rapport fra Bodø hovedflystasjon og HSLs egne undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Sjåføren på en privat personbil kom inn på lufthavnen og kjørte etter hvert helt frem til manøvreringsområdet for til slutt å komme ut på aktiv rullebane i det et rutefly startet. For å forstå det kompliserte trafikkbildet ved Bodø lufthavn ca. kl. 0640 om morgenen 26. april 2000, finner HSL det praktisk å ta inn utdrag fra noen av de rapporter kommisjonen har mottatt i anledning hendelsen.

Vakthavende flygeleder skriver i sin rapport bl. a.:

”SAS 2300 (en Fokker 50) hadde startet avgang på rullebane 26 fra posisjon ”E” (se vedlagte kart, AD 2 ENBO 2-1 og AD 2 ENBO 2-3). SAS 341 (en MD-80) entret taksebane ”W” for holdeposisjon rullebane 26. WIF 802 nærmet seg taksebane ”X” utenfor avkjørsel ”D”. På dette tidspunkt oppdaget jeg en ukjent bil på taksebane ”X” like utenfor avkjørsel inn til redningsskvadronen. Jeg undersøkte med flygelederassistenten om hun hadde gitt tillatelse til bilen på posisjon ”X”, hvilket hun ikke hadde. WIF 802 (en deHavilland DHC-8-311) som på dette tidspunkt befant seg på ”X” utenfor avkjørsel ”D” fikk nå beskjed om å slakke av på farten pga. ukjent bil. Bilen var da ved ”X” ved avkjørselen ”C” hvor den svingte inn mot rullebanen (flygelederen antar at sjåføren har oppdaget WIF 802 som er ca. 100 m rett foran). Flygelederen konstaterte at SAS 2300 hadde kommet så langt med sin avgang at flygebesetningen ikke ville kunne klare å stoppe flyet før bilen som da var i ferd med å entre rullebanen. Hun sier: ”SAS 2300, pull up!”. Det var ingen tid til forklaring. Flygelederen anslår at SAS 2300 til å være i luften like øst av avkjørsel ”D”. Bilen kjørte et stykke ut på rullebanen for så å svinge tilbake mot kanten av rullebanen hvor den ble stående i ca. 1 minutt før den returnerte tilbake via ”C”. En lufthavnbetjent i en alarmert pick-up fra brannstasjonen kom raskt ut til banen og fikk stoppet den villfarne sjåføren og geleidet ham ut av manøvreringsområdet.”

Fartøysjefen på SAS 2300 skriver i sin rapport bl. a.:

”Vi hadde startet avgangen fra interseksjon ”E” på bane 26 og var i ferd med å nå  $V_1/V_R$  da en bil kjørte forbi ”the holding line” ved taksevei ”C” og entret rullebanen. Jeg fortsatte avgangen og roterte øst for ”D” og klarerte bilen med ca. 5 – 10 m vertikal separasjon. Jeg var sikker på at jeg skulle kunne unngå bilen, og at en avbrutt start ville ha ført til større fare for kollisjon. Flygelederen i tårnet bedømte også situasjonen på samme måte, og hun ga en rask advarsel: ”Scandinavian, pull up!”. Jeg overhørte også annen radiokommunikasjon angående bilen mellom tårnet og andre fly i manøvreringsområdet. I tillegg kan jeg nevne at det var gunstig i denne situasjonen at vi veide kun ca. 18,5 T (maks. avgangsvekt er 20,8 T) og derfor kunne lette noe før bilen. Det bidro også positivt at bilisten etter hvert fikk bilen godt ut mot siden av rullebanen. Ved passeringen mener jeg at bilen var utenfor vingetippen. Siden Fokker 50 er et høyvinget fly ville en eventuell kontakt først oppstå inne ved propellsirkelen.”

Fartøysjefen på WIF 802 (DHC-8-311) skriver i sin rapport bl. a.:

”Ang. bil på rullebanen i Bodø 24/4-2000. WIF 802 startet taksing fra stand 19. Da vi var ca. 100 m fra taksevei ”C” kom en bil kjørende og svingte inn på taksevei ”C” og fortsatte videre inn på rullebane 08. Med det samme kom SAS Fokker 50 som roterte ca. 100 m før bilen på rullebane 26.”

HSL har også mottatt rapport fra fartøysjefen i et av de andre flyene som var i bevegelse på Bodø lufthavn ved hendelsen. Denne rapporten overensstemmer med det oppgitte trafikkbildet.

Det er Luftforsvaret ved Bodø hovedflystasjon som har ansvaret for vakthold ved lufthavnen. Et entreprenørfirma hadde fått tillatelse til å deponere løsmasser på vestsiden av stasjonsområdet iht. avtale, og firmaet hadde ansvaret for og kunne åpne og stenge angjeldende port (Langstrandporten). Hovedflystasjonen har et gjennomarbeidet regelverk for hvordan de forskjellige inngangene til lufthavnen skal brukes og sikres. I dette tilfellet var ansvaret for kontroll av trafikk gjennom denne porten hvor privatbilen kom inn gitt den omtalte entreprenør.

Entreprenørens vaktmann, som hadde åpnet porten, var et øyeblikk inne i vaktbua ved porten for å henge fra seg en nøkkel da en sivil bil innpasserte. Porten var derfor en kort stund ubevoktet. Maskinentreprenøren som betjente porten har forklart at vaktposten, mens han var inne i vaktbua, observerte at en bil forsvant inn på lufthavnområdet. Det var på dette tidspunkt ikke utgitt noen detaljert instruks å forholde seg til for et slikt tilfelle, og følgelig traff han ingen tiltak for å få stoppet kjøretøyet eller å varsle tårnet eller Luftforsvaret. Han hadde heller ikke noe telefonnummer å ringe. En skriftlig instruks for portvakten, som angir handlingsmønster ved ureglementert innpassering ble utarbeidet, og overlevert entreprenøren dagen etter hendelsen.

I løpet av de sekundene den ansvarlige var inne i vaktbua, og hadde ryggen til inngangen, kom den eldre sjåføren av privatbilen frem til dette området. Han var ukjent i området, og i sin søken etter et bilverksted kjørte han inn gjennom porten. Han kunne ikke se noe verksted der han var kommet, og han fortsatte derfor videre østover. Bilen kom etter hvert frem til det aktive manøvreringsområdet. Da sjåføren fikk se et møtende fly (DHC-8-311), svingte han til høyre for å unngå dette. Dermed kom han ut på aktiv rullebane.

Med en gang bilen ble oppdaget av vakthavende flygeleder ble det slått alarm, og fungerende nestvaksjef tok plasstjenesteavdelingens inspeksjonskjøretøy, som hadde to-veis radio, og kom hurtig til stede. Nestvaksjefen fikk ledet den uheldige sjåføren vekk fra fareområdet. Etter at en forklaring var gitt på hvorfor han var der, og de nødvendige data var tatt opp, ble sjåføren geleidet ut av området.

Sjeflygeleder ved Bodø kontrolltårn fremhever viktigheten av effektiv sikring rundt en lufthavn slik at uautorisert trafikk ikke skal forekomme i manøvreringsområdet. Denne hendelsen understreker betydningen av å holde god utkikk fra et kontrolltårn. Det er krav til to-veis samband med kontrolltårn for de aller fleste tilfeller ved opphold på manøvrerings-

området. Ved unntak kan en lufthavnbetjent med to-veis radio benyttes som et koordinerende ledd mot lufttrafikkjentesten.

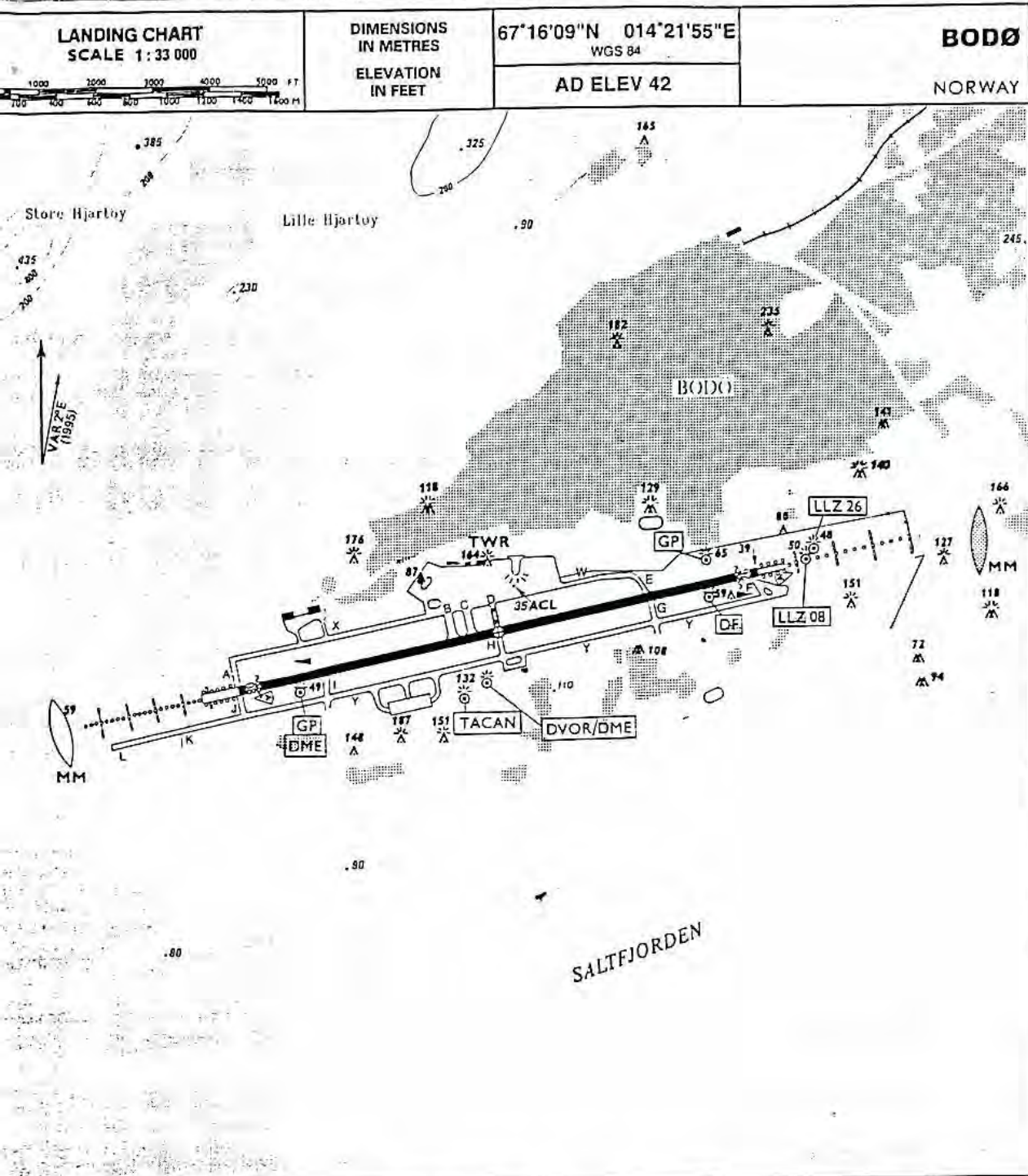
## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

I dette tilfellet synes det som om det oppsto en svært dramatisk situasjon. Ettersom det var godt vær med god sikt, og både fartøysjef på det startende fly og vakthavende flygeleder i kontrolltårnet hadde den uautoriserte trafikk i sikte, ble en reell kollisjonsfare unngått. Dersom siktverdiene hadde vært marginale, vil en liknende omstendighet kunne ha utviklet seg til en alvorlig ulykke.

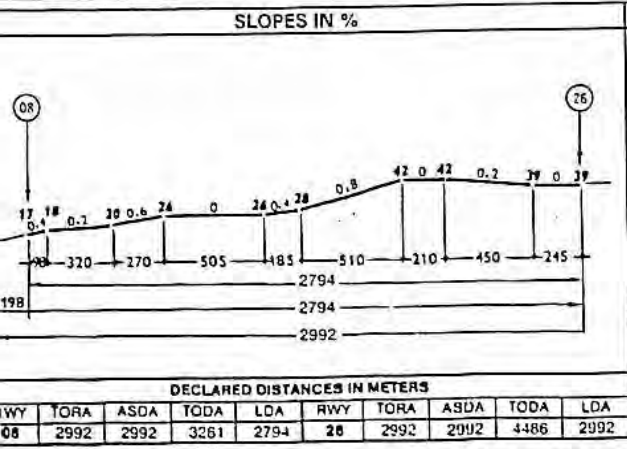
HSL anser at det er en alvorlig luftfartshendelse når uautorisert personell med kjøretøy kommer inn på en aktiv rullebane. Det er viktig at ansvarlig vakthold kontinuerlig utføres ved mulige innganger. Det er videre av stor betydning at vakthavende flygeleder i kontrolltårnet blir varslet umiddelbart av portvakt når svikt i oversikten over trafikk på lufthavnen har funnet sted.

HSL finner det betenkelig at det tillates adgang til lufthavnområdet uten at dette var kvalitetssikret fra ansvarlig hold. Det er betegnende for situasjonen at det først etter hendelsen har inntruffet settes i verk tiltak i stedet for å ha kvalitetssikret forholdet på forhånd. HSL anser at dette sannsynligvis var et ulykkelig engangsfenomen. Ved innføring av den nye instruks for vakthold ved angjeldende port anser HSL at en liknende hendelse ikke skal kunne finne sted.

Vedlegg: AD 2 ENBO 2-1 og 2-3



RWYS		RUNWAY LIGHTING					APPROACH LIGHTING			TAXIWAYS			PARKING AREAS									
BRG	DMN-SFC	LCN	SWY	WCY	THR	TDZ	DIST	EDGE	YZ	SWY	SYSTEM	UL	LIH	PAPI	LOCATION	WID	LCN	LGT	LOCATION	SIZE	LGT	
077.80	2992 x 45	5)	—	269	LIH	—	—	LIH	✓	✓	← X BAR	—	✓	3.0° <sup>1)</sup>	GENERALLY	23	7)	EDGE	AT TWR	50 x 250	FLOOD	
257.85	CONC 3)		—	1496	LIH	—	—	LIH	✓	✓	← X BAR	—	✓	3.5° <sup>2)</sup>								
															D. H	15	7)	EDGE				



- NOTES - REMARKS
- 1) PAPI - MEHT 48 FT.
  - 2) PAPI - MEHT 48 FT.
  - 3) RWY SLIPPERY WHEN WET. NO GROOVING. RISK OF AQUA - PLANNING.
  - 6) LCN 80, PCN - 65/R/B/X/T.
  - 7) LCN 80, PCN - 65/R/B/X/T.
  - 8) RAG: ON RWY: 116 M FM THR 26 AND 70 M FM THR 08.
  - 8) LEAD - IN LGT RWY 26
- CAUTION! DO NOT MISTAKE PARALLELL TWY TO THE SOUTH FOR MAIN RWY.

DECLARED DISTANCES IN METERS

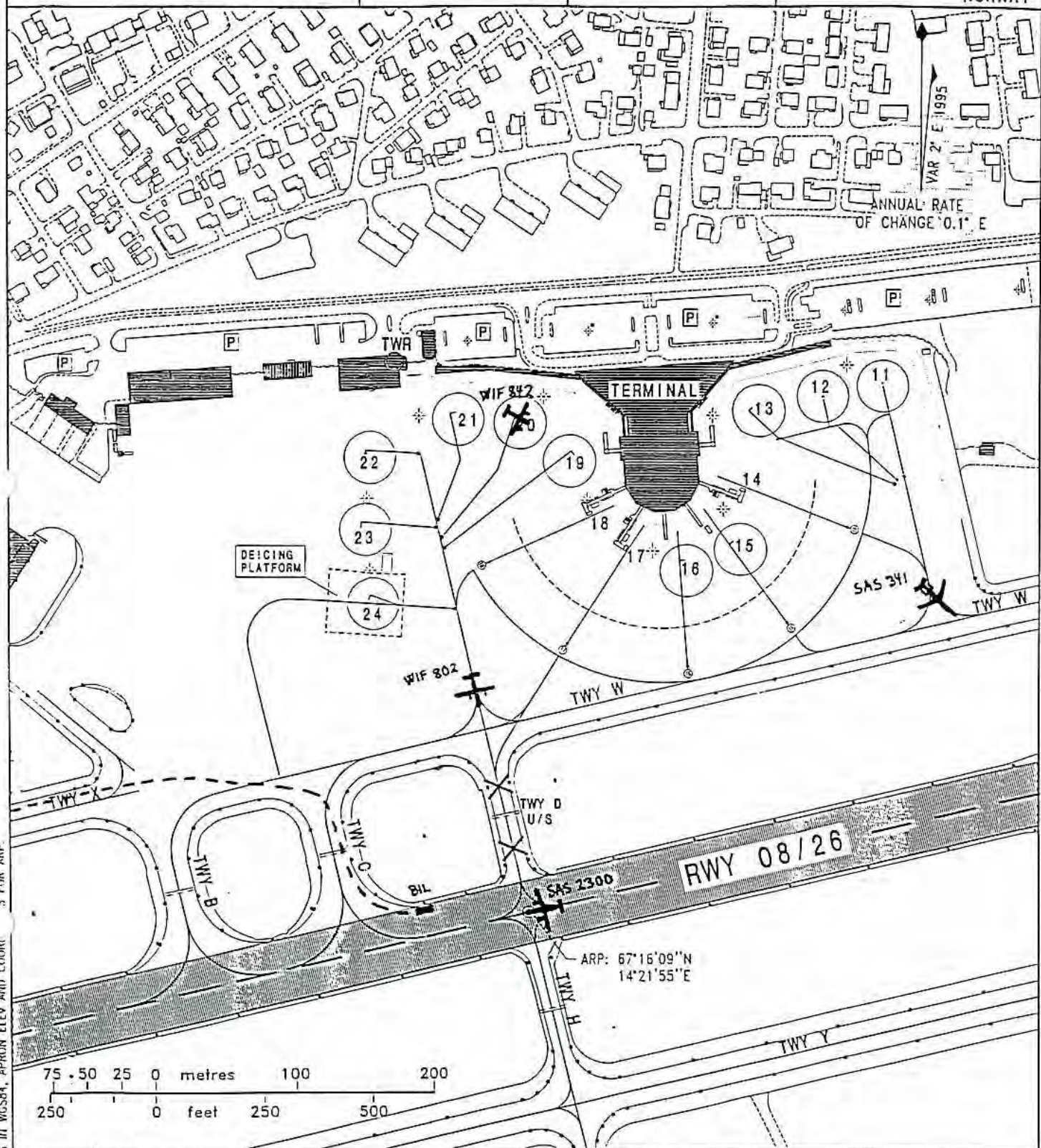
RWY	TORA	ASDA	TODA	LDA	RWY	TORA	ASDA	TODA	LDA
08	2992	2992	3261	2794	26	2992	2992	4486	2992

**AIRCRAFT PARKING/  
DOCKING CHART - ICAO**

**APRON ELEV  
36 FT**

**TWR 118.10 MHz  
ATIS 123.90 MHz**

**BODØ  
NORWAY**



CHANGES - GEO COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS III WGS84, APRON ELEV AND COOR S FOR ARP

GEO COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS				TWY AND APRON		FOR START-UP AND CLR CONTACT TWR 118.10.	
STAND	11	671621.24N	142216.72E	36FT	TWY 23 M WIDE.	<b>LEGEND</b> AIRCRAFT STAND                    21 TAXIWAY LGT                        • (TAXIING GUIDANCE LGT)        * FLOOD LGT                            ✨ TAXI-HOLDING POSITION PRECISION APCH RWY            —	
	12	671621.06N	142212.51E	34FT	TWY D AND H 15 M WIDE.		
	13	671620.72N	142208.63E	35FT	TWY SURFACE: CONC, TWY G AND W: ASPH.	APRON SURFACE: ASPH/CONC.  BEARING STRENGTH: TWY G AND W: LCN-80, PCN-65/F/A/X/T. TWY B, C, D, E, H AND X: LCN-50, PCN-40/R/B/X/T. APRON: LCN-80, PCN-65/F/A/X/T.  ACFT STANDS 14, 15, 17 AND 18 SAFEGATE EQUIPPED.	
	14	671618.97N	142208.19E	35FT			
	15	671617.65N	142207.27E	35FT			
	16	671617.29N	142204.33E	35FT			
	17	671617.58N	142201.34E	35FT			
	18	671618.34N	142159.16E	35FT			
	19	671619.85N	142157.97E	35FT			
	20	671620.73N	142154.75E	34FT			
	21	671620.77N	142150.79E	36FT			
	22	671619.96N	142145.57E	32FT			
	23	671618.31N	142145.12E	32FT			
	24	671616.62N	142145.59N	33FT			
(RE-DESIGNATED DURING WINTER FOR DEICING.)							