

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 02/96

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 5. januar 1996

Luftfartøy

-type og reg.:	Tupolev TU-154B, LZ-BTK
Radiokallesignal:	LAZ 7059
Dato og tidspunkt:	20. mai 1995 kl. 1940
Hendelsessted:	Oslo lufthavn Gardermoen
Type hendelse:	Luftfartshendelse
Type flyging:	Ervervsmessig, charter
Værforhold:	Vind 200°/04 kt, sikt mer enn 10 km, regn, brutt skydekke i 3 000 ft, spredte skyer i 1 500 ft, temperatur +7°C, duggpunkt +4°C, QNH 1015 hPa
Flygeforhold:	IMC
Reiseplan:	IFR
Antall ombord:	8 besetningsmedlemmer
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapporter fra Luftfartsverket, Gardermoen og fra fartøysjefen

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under en ILS-innflyging til rullebane 01 ved Oslo lufthavn Gardermoen ble flyet av Fornebu innflygingskontroll (APP) observert i en posisjon vest av senterlinjen. Dette skjedde kort tid etter at flyet ble overført til Gardermoen kontrolltårn (TWR) over Solberg NDB og var etablert på lokalisatoren. LAZ 7059 hadde kalt opp Gardermoen TWR og rapportert "established" og var blitt klarert for landing. Et halvt minutt senere mottok flygelederen i TWR en melding fra Fornebu APP om at flyet befant seg vest av lokalisatoren. Flygelederen observerte da flyet på sin radarmonitor, ca. 3 NM vest for lokalisatoren, i 1 600 ft høyde. Flyet ble straks instruert om å stige til 4 000 ft og fly en kurs på 030°, senere endret til 050°. Flyet ble deretter radarledet til en ILS-innflyging til rullebane 19 og landet kl. 1953.

Etter landing ble fartøysjefen anmodet om å ta telefonkontakt med tårnet. Han forklarte da at han etter å ha blitt gjort oppmerksom på avviket fra senterlinjen, hadde skiftet til den

andre ILS-mottakeren. Denne funksjonerte som forutsatt og ble anvendt under den påfølgende innflyging og landing på rullebane 19. Fartøysjefen ble også gjort oppmerksom på at hendelsen måtte rapporteres.

Etter gjentatte purringer til flyselskapet og de bulgarske luftfartsmyndigheter, innløp fartøysjefens rapport først 19. september, ca. 4 måneder etter hendelsen. Rapporten bekrefter tidligere utsagn vedrørende avviket fra senterlinjen og skifting til en annen ILS-mottaker. Videre anførte fartøysjefen i sin rapport at han ble klar over feilen på ILS-mottakeren ved kontroll av kurser til henholdsvis Eidsvoll radiofyr og Gardermoen VOR. Han mente selv å ha initiert den avbrutte innflygingen innen han mottok instruksen fra Gardermoen TWR.

Etter returen og landing i Bourgas, Bulgaria, ble begge Flight Director-systemene testet og funnet i orden. Det ble funnet en feil ved kjøleviften til den ILS-mottakeren som hadde sviktet under den første innflygingen til Gardermoen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL finner det betenkelig at det ved hjelp av flyets systemer og/eller selskapets rutiner ikke tidligere ble fanget opp et slikt avvik fra ønsket innflygingstrekk. Tankegangen bak og hensikten ved å ha *to* (eller flere) navigasjonsmottakere og -systemer er at de alle brukes aktivt og således kan gi avvikende indikasjoner og varsling hvis ikke begge funksjoner normalt, samt at man har et ekstra system ved feil på det ene. I dette tilfellet hevdet fartøysjefen i sin senere rapport at han ble klar over sitt kursavvik ved å sjekke kursavlesingene fra Gardermoen VOR og Eidsvoll NDB og at han deretter selv hadde initiert en avbrutt innflyging. Det må være bedre at *to* separate ILS-mottagere gir informasjon til hvert sitt Flight Director System slik at feil/ulikheter kan oppdages med en gang. Avlesing av kurser/radialer gir ikke den samme nøyaktige og umiddelbare feilindikasjon. Oppdagelsen av avviket fra riktig trekk kom, etter HSLs mening, for sent i innflygingen.

Det var i denne hendelsen liten fare for å fly ned i terrenget. Det var brutt skydekke i 3 000 ft og spredte skyer i 1 500 ft, hvilket vil si god klaring til underliggende terreng.