

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR CIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 02/12 23 19 - 02/59 36 55

Telefax: 02/12 53 33

BUL 02/90

Avgitt: 7. august 1990

Dato og tidspunkt: 4. oktober 1989 kl 1005 (lokal tid)
Type flyging: Militær
Flytype: DHC-6 Twin Otter
Hendelsessted: Bodø TMA
Værforhold: Fartøysjefen så flyplassen i 5 000 FT høyde

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

En militær Twin Otter fikk under utkltring fra Bodø problemer med "Attitude Indikator" og returnerte for landing. Luftfartøyet ble radarledet til ILS (Instrument Landings System) bane 26 av innflygingskontrollen i Bodø. Localizer (LLZ) til nevnte bane var ikke i normal drift p.g.a. vedlikeholdsarbeider, den tilhørende glidebane var ikke avslått.

Vakthavende flygeleder i APP blir informert om status på innflygingshjelpemidlene pr. telefon fra kontrolltårnet. I dette tilfellet var flygeleder 25 minutter tidligere blitt informert om at ILS ikke måtte benyttes p.g.a. vedlikeholdsarbeide. Flygeleder glemte dette og radarledet flyet til ILS'en. Av vedlikeholdshensyn var det nødvendig å sende ut retningssignalene. ILS anlegget sendte alikevel ut identifikasjons-, retnings- og glidebanesignalene. Disse signalene ble mottatt av flyet. Course Direction Indicator (CDI) i cockpit viste en tilsynelatende brukbar LLZ inntil passering av 4 500 FT, da kom varselflagget på og identifikasjonen forsvant. Under siste del av flygingen kom LLZ med identifikasjon tilbake.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

Vakthavende flygeleder på innflygingskontrollen bør etter kommisjonens mening ha en aktiv overvåkning av status på innflygingshjelpemidlene (f.eks. med et monitorpanel).

Luftfartsverket bør minne de rette personellkategorier om under hvilke omstendigheter ILS glidebane og identifikasjonssignal skal slås av.