

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 02/12 23 19 - 02/59 36 55
Telefax: 02/12 53 33

BUL 17/92
Avgitt: 15. desember 1992

Dato og tidspunkt: 13. oktober 1992 kl 0850
Type flyging: Ruteflyging
Flytype: MD-87 (SAS 515), B 737-500 (BRA 324), FK-50
(BRA 329)
Hendelsessted: Stavanger lufthavn, Sola
Værforhold: VMC

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

BRA 329 tok av på bane 18 ved Stavanger/Sola kl 0846 med destinasjon Bergen/Flesland.

SAS 515 med destinasjon London/Heathrow, hadde blitt klarert til å følge etter BRA 329 til venteposisjon bane 18. Ca 1 min etter at BRA 329 hadde tatt av, ble SAS 515 klarert til å stille opp på rullebanen og vente.

BRA 324 var på vei fra Flesland til Sola, og hadde blitt klarert for en ILS innflyging bane 18. Mens SAS 515 ventet på rullebanen, kontaktet besetningen på BRA 324 Sola kontrolltårn, og rapporterte at de snart passerte Sola locator, som ligger ca 3,9 NM fra terskel bane 18. De ble da klarert landing. Fartøysjefen sier i sin rapport at de var ca 10 NM ute da de mottok landingsklareringen.

Besetningen på SAS 515 meddelte da over radio at de fremdeles befant seg på rullebanen, og ba om avgangsklarering. Denne ble gitt omgående. Fartøysjefen på SAS 515 sier i sin rapport at BRA 324 ba kontrolltårnet om å konfirmere sin landingsklarering, noe som ble gjort, mens SAS 515 ennå akselererte nedover rullebanen. Fartøysjefen på SAS 515 sier at han følte marginene ble for små i dette tilfellet.

Flygelederen ved Sola kontrolltårn sier i sin rapport at ifølge radarmonitoren i tårnet befant BRA 324 seg ca 5 NM fra rullebanetorskelen da besetningen kalte opp. Værforholdene tilsa ikke noen øket adskillelse mellom avgående og landende luftfartøyer. Flygelederen sier videre at han ga landingsklarering til BRA 324 og skulle akkurat til å gi avgangsklarering til SAS 515, da besetningen selv ba om denne.

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

BSL G 1-5 pkt 15.1, sier bl.a. at et luftfartøy under innflyging for landing skal først tillates å krysse begynnelsen av rullebane i bruk etter at et avgående luftfartøy har passert enden av rullebanen, har påbegynt en sving, eller etter at andre luftfartøyer som har landet, har forlatt bane i bruk. Det står videre i pkt 15.2, at et luftfartøy kan klareres til å lande på samme rullebane når det er rimelig sikkerhet for at atskillelse som spesifisert i pkt 15.1, vil være til stede når luftfartøyet passerer rullebanens terskel. HSL mener at flygelederen i kontrolltårnet på Sola hadde full kontroll over situasjonen, og handlet i overensstemmelse med regelverket da han klarerte BRA 324 for landing mens SAS 515 ennå befant seg på banen.

Slik dagens regelverk er utformet, er det tillatt for en flygeleder å klarere et innkommende luftfartøy for landing, mens et avgående luftfartøy ennå befinner seg på rullebanen. Dette vil i tilfelle av sambandssvikt eller avbrutt avgang kunne føre til nedsatt sikkerhet.

HSL tilrår at Luftfartsverket vurderer å ta inn i regelverket at avgående luftfartøy må befinne seg på et spesifisert punkt i avgangsfasen, før innkommende luftfartøy gis landingsklarering. Det bør videre vurderes om landende luftfartøy skal gis en melding om at det anvendes redusert separasjon.

I sin posisjonsrapport til Sola kontrolltårn, meldte besetningen på BRA 324 at de var "shortly passing zulu oscar (Sola locator), established". Den reelle avstanden var (basert på BRA 324 og flygeleders utsagn) mellom 5 til 10 NM. Dette kan ha medvirket til at fartøysjefen på SAS 515 trodde BRA 324 var nærmere enn de egentlig var, og at han derved følte at marginene ble for små.

SLUTT