

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN  
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55  
Telefax: 67 12 53 33

BUL 08/93  
Avgitt: 22. september 1993

---

Dato og tidspunkt: 17. juni 1993 kl 1205  
Type flyging: Ruteflyging  
Flytype: DC-9 (SAS 374), MD-80 (SAS 343)  
Hendelsessted: Bardufoss TMA  
Værforhold: Ingen skyer, sikt mer enn 10 km

---

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt HSL's egne undersøkelser.

#### HENDESESFORLØP

SAS 374 var på vei fra Fornebu til Tromsø, i flygenivå (FL) 330. Ruteføringen ved passering av grensen for Bodø flygeinformasjonsregion (FIR) var direkte MOLLY (rapporteringspunkt på grensen mellom Bardufoss og Tromsø terminalområder). Kl 1153 var SAS 374 ca 20 NM nord av Fauske, og ble av Bodø kontrollsentral (ACC) sektor nord instruert om å starte nedstigning til FL 110, fortsatt mot MOLLY.

Kl 1200 mottok Bardufoss innflygingskontroll (APP) klarering fra Bodø ACC for SAS 343 for flyging fra Bardufoss til Bodø lufthavn. Klareringen lød på ruteføring direkte Evenes VOR, deretter luftled A7 til Bodø, i FL 180 med forventet senere stigning. Dette pga annen trafikk som hadde tatt av fra Tromsø lufthavn.

Kl 1205 terminerte Bodø ACC radartjeneste for SAS 374. Luftfartøyet ble overført til Tromsø APP, som ikke er utstyrt med radar, og som driver prosedyrekontroll. Like etter mottok Bodø ACC over telefon fra Bardufoss APP avgangstidspunkt for SAS 343.

Vakthavende flygeleder ved Bardufoss APP sier i sin rapport at han lyttet på Bodø ACC's frekvens, og hørte der at SAS 374 fikk nedstigning til FL 110 mot Tromsø. Kl 1205 hørte han at SAS 374 ble overført til Tromsø APP, luftfartøyet var da ca 12 NM sør av Sørreisa lokator. Da han ikke fikk noen restriksjoner på SAS 343 som hadde tatt av på bane 11 kl 1206 og som lå i en venstre stigende sving mot Sørreisa, informerte han Bodø ACC om konflikten. Flygelederen ringte så Tromsø APP og ba om at SAS 374 ble holdt i FL 110 inntil videre. Han overvåket deretter trafikkavviklingen. Radarseparasjon ble ikke underskredet mellom de to luftfartøyene.

Vakthavende flygeleder ved Bodø ACC sektor nord sier i sin rapport at SAS 374 passerte ca 3 NM nordøst av Sørreisa lokator, ett minutt etter at SAS 343 hadde tatt av fra Bardufoss. Hun sier videre at Bodø ACC har god radardekning i det aktuelle området, og kan se avgående trafikk fra Bardufoss på deres radar fra 1 500 - 2 000 FT. SAS 343 utgjorde ikke på noe tidspunkt noen risiko for underskridelse av separasjon, derfor ble det ikke gitt noen reklareringer når den ureglementerte klareringen for nedstigning på nordgående fly ble oppdaget.

Denne hendelsen skjedde tre dager etter at en ny koordineringsavtale trådte i kraft. Endringer består bl.a. i at Bodø ACC nå også har ansvaret for luftrommet mellom FL 105 og FL 195 over Bardufoss TMA.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Ved denne hendelsen klarerte flygelederen ved Bodø ACC SAS 343 for en stigning til FL 180, uten å ta hensyn til muligheten for at dette luftfartøyet kunne ta av på et tidspunkt som ville medføre at en konflikt mellom SAS 343 og SAS 374 kunne oppstå. Flygelederen instruerte SAS 374 om å starte nedstigning til FL 110, noe som etter den nye koordineringsinstruksen betydde at det ikke var nødvendig å koordinere denne trafikken med Bardufoss. Bodø ACC overførte SAS 374 til Tromsø APP ett minutt før SAS 343 tok av fra Bardufoss. Flygelederen hadde derved ikke lenger muligheten til om nødvendig å utstede klareringer direkte til SAS 374 dersom det skulle vise seg nødvendig. HSL mener at Bodø ACC ved utstedelse av klareringer til de to luftfartøyene burde ha tatt hensyn til muligheten av at det kunne oppstå en konflikt mellom SAS 374 og SAS 343 innenfor eget luftrom. Siden det var uvisst når SAS 343's avgang ville finne sted, skulle Bodø ACC ikke ha overført radiosambandet med SAS 374 til Tromsø APP, før luftfartøyet var kommet vel klar av SAS 343's utstigningstrasè.

Flygelederen ved Bardufoss APP ble tidlig klar over at en potensiell konflikt kunne foreligge, og overvåket derfor trafikkavviklingen. Bodø ACC som har god radardekning i området, fulgte også med på trafikkavviklingen for å forvise seg om at det ikke forelå noen risiko for separasjonsunderskridelse. HSL anser derfor at det ved denne hendelsen ikke har foreligget noen kollisjonsfare.

## TILRÅDNINGER

Ingen.