

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 13/93
Avgitt: 27. oktober 1993

Dato og tidspunkt: 31. juli 1993 kl 1423
Type flyging: Ruteflyging
Flytype: DHC-6 (WIF 792/793)
Hendelsessted: Trondheim lufthavn, Værnes
Værforhold: Sikt mer enn 10 km, spredt skydekke 2 000 FT

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

HENDESESFORLØP

WIF 793 var klarert for en visuell innflyging til bane 27 ved Trondheim lufthavn, Værnes. Etter å ha rapportert sluttinnlegg bane 27, ble WIF 793 klarert for landing av Værnes kontrolltårn (TWR).

Ca 15 sekunder etter at WIF 793 hadde mottatt sin landingsklarering, kalte WIF 792 opp TWR, og anmodet om takseinstruksjoner. TWR instruerte WIF 792 om å takse til venteposisjon bane 27. Detaljerte takseinstruksjoner ble ikke gitt. WIF 792 benyttet taksebane G1 (se vedlegg).

Etter at WIF 793 hadde landet, mottok besetningen følgende takseinstruksjon fra TWR:

"WIF 793 on ground at 23 - taxi in."

WIF 793 hadde da stanset foran taksebane G1, som var blokkert av WIF 792. TWR ga da følgende instruksjon:

"Samme selskap, så dere får løse det selv."

WIF 793 fortsatte da på rullebanen, og takset klar på taksebane F2. Dette førte til at et småfly som trente "touch and goes" måtte gå rundt for en ny landingsrunde. WIF 792 takset så inn i avgangsposisjon bane 27, og tok av.

Etter avgangen startet flygelederen i TWR en diskusjon over radio med WIF 792. Denne varte så lenge at småflyet som trente landingsrunder, nok en gang måtte gå rundt.

Flygelederen sier i sin rapport at han ikke har forutsetning for å avgjøre hvor lang bane et luftfartøy trenger ved avgang. Han mener det er fartøysjefens oppgave å avgjøre dette, og det må være opp til vedkommende å anmode om en eventuell avgang fra "intersection".

Fartøysjefen på WIF 792 sier i sin rapport at han planla "intersection" avgang fra G1. Han sier at dette gjøres normalt uten anmodning, for å øke smidigheten i trafikkavviklingen. Han sier videre at selv om han takset feil (G1 i stedet for F1) så bør flygeleder som utøver flygekontrolltjeneste, ha oversikt over annen trafikk og dirigere/veilede/kontrollere trafikken til korrekte posisjoner. Han sier til slutt at han ikke finner det riktig å starte en lengre dialog om feil taksing over tårnfrekvens under utflyging.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Når et luftfartøy ber om takseinstruksjoner for avgang, betyr en instruksjon om å takse til holdeposisjon sammen med rullebanenummer for bane i bruk, at luftfartøyet skal takse til baneenden for den aktuelle banen. Dersom fartøysjefen skulle ønske å bruke en mindre del av banen, må vedkommende anmode om dette.

HSL er kjent med at det ved enkelte lufthavner har blitt en sedvane at Widerøes Twin Otter fly tar av fra "intersections" uten at besetningen har behovd å anmode spesielt om dette. Så har også vært tilfelle ved Værnes. Det må derfor kunne sies at besetningen på WIF 792 handlet i god tro da de takset til venteposisjon via G1. HSL finner det ikke rimelig at lufttrafikkjentesten etter å ha godtatt avgang fra "intersection" over lengre tid, kunne forvente at WIF 792 takset via F1 til venteposisjon ved baneenden uten at dette ble spesifisert av flygelederen.

BSL G 1-5, pkt 10, omhandler kontroll av luftfartøy som takser. Punkt 10.1 sier:

"Når et luftfartøy takser, har fartøysjefen ofte begrenset utsyn. Det er derfor viktig at kontrolltårnet gir så konsise og klare instruksjoner at det er til hjelp for fartøysjefen både når det gjelder å følge en oppgitt takserute og når det gjelder å unngå kollisjon med andre luftfartøyer eller hindringer."

Under generelle bestemmelser om kontrolltårns gjøremål, heter det at kontrolltårn skal gi opplysninger som sikrer en trygg, rask, og velordnet trafikkavvikling på og i nærheten av flyplassen.

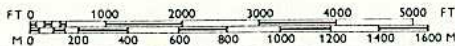
Etter at WIF 793 landet, stoppet luftfartøyet ved taksebane G1. De eneste takseinstruksjoner besetningen hadde mottatt, var "taxi in". Det oppsto derfor noe usikkerhet før WIF 793 fortsatte til taksebane F2. HSL mener at WIF 793 skulle ha mottatt mer detaljerte takseinstruksjoner slik at en kunne ha unngått at WIF 793 stoppet opp på rullebanen. Det er lufttrafikkjentesten som skal forestå kontrollen av trafikken på manøvreringsområdet.

HSL finner det uheldig at man diskuterer inntrufne hendelser over radio. Dette kan distrahere flygebesetning/lufttrafikkjenteste. Tilsvarende forhold er tidligere tatt opp i BUL 16/92, samt 02 og 06/93. Luftfartsverket har utstedt en AIC B som omhandler dette, datert 19. juli 1993.

TILRÅDNINGER

HSL tilrår at Luftfartsverket klargjør overfor luftfartsmiljøet hva en instruksjon om å takse til venteposisjon skal inneholde, samt hva en slik instruksjon innebærer.

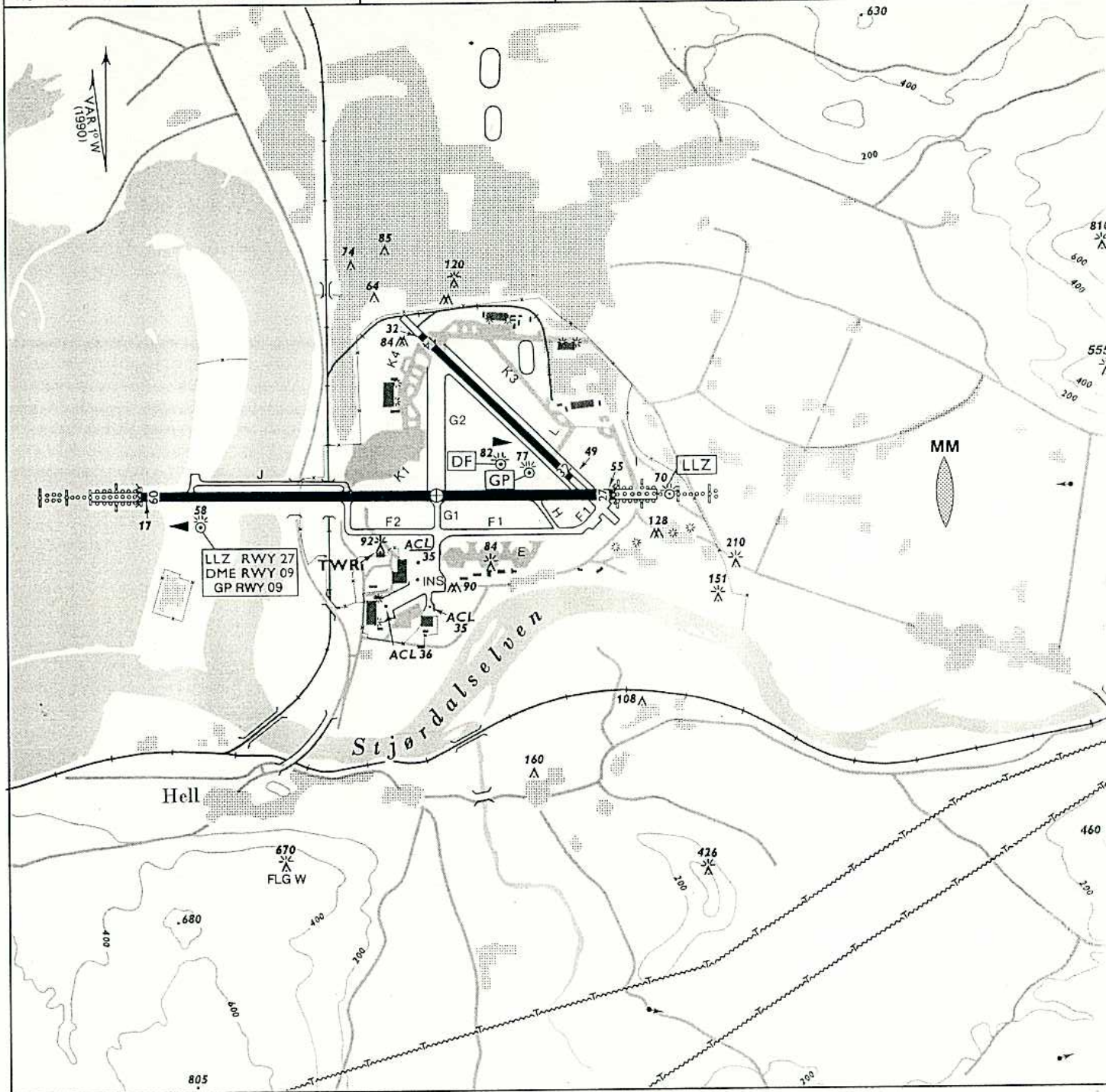
LANDING CHART
SCALE 1:30 000



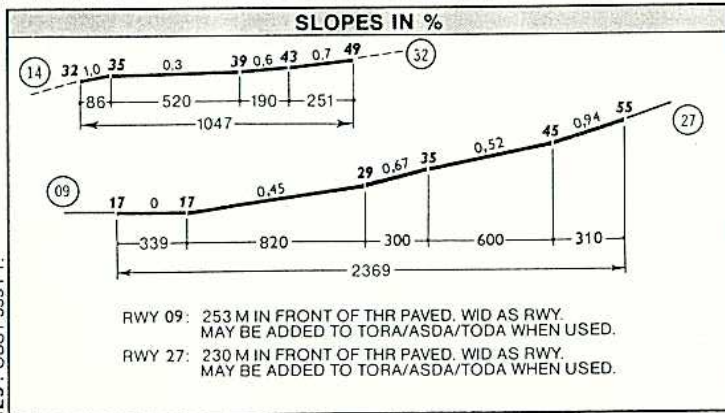
DIMENSIONS
IN METRES
ELEVATION
IN FEET

63°27'29"N 10°55'33"E
EUROPEAN DATUM
AD ELEV 55

TRONDHEIM
VÄRNES
NORWAY



RUNWAYS												RUNWAY LIGHTING				APPROACH LIGHTING			TAXIWAYS			PARKING AREAS		
ID	BRG	DMN-SFC	LCN	SWY	CWY	THR	TDZ	DIST	℄	EDGE	YZC	SWY	SYSTEM	LIL	LIH	VASIS	LOCATION	WID	LCN	LGT	LOCATION	SIZE	LGT	
09	090,25	2369 x 45	4)	80	—	LIH	—	—	—	LIH	LIH	LIH	℄/XBAR	✓	✓	3,0 ²	N OF ARP	80	6)	3)	E OF TERMINAL	100x120	FLOC	
27	270,25	ASPH	4)	60	—	LIH	—	—	—	LIH	LIH	LIH	℄/XBAR ¹⁾	✓	✓	3,4 ^{2 2)}	S OF ARP AND PARL 09/27	23	6)	EDGE	S OF TERMINAL	80 x 200	FLOC	
14	133,7	1047 x 36	5)	—	—	—	—	—	✓	3)	—	—	—	—	—	—	OTHER	12-15	—	3)				
32	313,7	ASPH 7)	5)	0	—	—	—	—	✓	3)	—	—	—	—	—	—								



DECLARED DISTANCES IN METERS

RWY	TORA	ASDA	TODA	LDA	RWY	TORA	ASDA	TODA	LDA
09	2369	2449	2369	2369	27	2369	2429	2369	2369

- NOTES - REMARKS**
- 1) CIRCLING LGT S TO E OF AD FOR LEAD-IN TO RWY 27.
 - 2) OBST PENETRATE CLEARANCE SFC N OF RCL APPROX 1,1 NM, AND S OF RCL APPROX 5 NM FM THR.
 - 3) W PORTABLE BATTERY LAMPS.
 - 4) LCN 60, PCN-50/F/A/Y/T.
 - 5) LCN 45, PCN-35/F+/A/Y/T.
 - 6) REF MAP AND TABLE BELOW.
 H, F1, F2) LCN 50, PCN-40/F/A/Y/T.
 G1) LCN 50, PCN-40/F+/B/Y/T.
 G2) LCN 30, PCN-25/R/C/Y/T.
 J, K1) LCN 45, PCN-35/R/C/Y/T.
 + COMPOSITE CONSTRUCTION.
 - 7) RWY 14/32 MAY BE OCCUPIED AS PARKING SPACE.
 - 8) INS 6327,3N 1055,4E
- ⋯ RAG ON SWY: 34 m FM THR 27, 37 m FM THR 09.

CHANGES: OBST 555 FT.