

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 08/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 26. februar 1996

Luftfartøy

-type og reg.:	Mc Donnell Douglas MD 80, OY-KHT/ Beech BE 200, LN-AAG
Radiokallesignal:	SAS 1321/ SOR 24
Dato og tidspunkt:	5. september 1995 kl. 0813
Hendelsessted:	Oslo lufthavn Fornebu
Type hendelse:	Luftfartshendelse
Type flyging:	Ruteflyging
Værforhold:	Sikt mer enn 10 km, lett regn.
Reiseplan:	IFR
Informasjonskilder:	Rapport fra lufttrafikkjentesten, fartøysjefer samt HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Kl. 0806 kalte SAS 1321 opp Fornebu bakkekontroll (GND), og anmodet om takseklarering. GND flygelederen instruerte besetningen om å takse via taksebane G (se kart) og krysse bane 01 til venteposisjon bane 06. Kl. 0809 ble besetningen instruert om å kontakte Fornebu tårnkontroll (TWR).

Kl. 0810 kalte SOR 24 opp Fornebu GND, og anmodet om takseklarering fra terminalområde nord (se kart) for avgang bane 06. GND flygelederen instruerte SOR 24 om å takse til venteposisjon bane 06, hvorpå besetningen fulgte taksebane D og stoppet ved venteposisjon D 6. For å kunne ta av på bane 06 måtte SOR 24 krysse bane 06/24, og følge taksebane E til venteposisjon før taksing inn i avgangsposisjon. GND flygelederen ba deretter om tillatelse fra TWR flygelederen til å la SOR 24 krysse bane 06/24. TWR flygelederen ga da tillatelse til at SOR 24 kunne krysse bak første landing, som var en B 737. Kl. 08:12:35 videreformidlet GND flygelederen denne klareringen til SOR 24. Etter at B 737 flyet hadde landet på bane 06, svingte det av på taksebane D 5. SOR 24 krysset umiddelbart bak, og over til taksebane P2. SOR 24 ble deretter instruert om å krysse bane 01, og ble sendt over på TWR frekvensen.

Kl. 08:11:45 ble SAS 1321 instruert av TWR flygelederen om å takse inn i avgangsposisjon og vente bak B737 flyet som var i ferd med å lande. Kl. 08:13:00 utstedte TWR flygelederen avgangsklarering bane 06 til SAS 1321. Besetningen svarte da at det var annen trafikk på rullebanen. TWR flygelederen svarte at denne trafikken krysset rullebanen, og SAS 1321 ble pånytt klarert for avgang.

Fartøysjefen på SAS 1321 sier i sin rapport at besetningen observerte et fly som krysset rullebanen fra venstre mot høyre mens de sto i avgangsposisjon, og hadde mottatt avgangsklarering. Etter at det kryssende flyet hadde forlatt rullebanen og de hadde rekonfirmert sin avgangsklarering, ble avgangen påbegynt. Fartøysjefen har i ettertid ikke kunnet fastslå hvorvidt hans fly hadde kunnet kollidere med det kryssende flyet dersom de hadde påbegynt avgangen umiddelbart etter at de mottok avgangsklarering.

TWR flygelederen sier i sin rapport at SAS 1321 ble klarert for avgang mens SOR 24 krysset samme bane ca. 1 800 m fra avgangsposisjon. Han mener at denne form for trafikkavvikling i dette tilfellet var hensiktsmessig. Dette fordi avgående luftfartøy ennå ikke var i korrekt avgangsposisjon, og det således framkom at denne ikke ville være i stand til å påbegynne avgang før kryssende luftfartøy var klar av banen. Han anså derfor muligheten for sammenstøt for liten i dette tilfellet.

GND flygelederen sier i sin rapport at han ikke oppfattet at avgangsklarering ble gitt til SAS 1321. Etter hans vurdering var det absolutt ingen kollisjonsfare mellom de to flyene, og han stiller seg undrende til at denne hendelsen ble rapportert.

Sjeflygeleder sier i sine kommentarer til hendelsen at den i likhet med tidligere hendelser som er rapportert ved Fornebu siste år, oppsto i forbindelse med kryssing av rullebanen. På grunn av Fornebus utforming er det for det meste av trafikken som avvikles, nødvendig å krysse en rullebane. Ut fra all den erfaring man har opparbeidet i forbindelse med kryssinger er flygelederne meget bevisst på de problemer disse medfører. Fornebu er til tider en meget belastet flyplass, med stor trafikk. For å avvikle trafikken på en mest mulig effektiv måte, og for å senke radiotelefonbelastningen mest mulig, vil det fra tid til annen være nødvendig å utstede klarering for avganger/landinger på et tidspunkt mens rullebanen ikke er fri for annen trafikk. Dette vurderes i hvert enkelt tilfelle av flygelederen, og utføres når det er rimelig sikkerhet for at atskillelsesminima vil være tilstede på det tidspunkt en landing gjennomføres eller avgang påbegynnes. Så var også tilfelle ved denne hendelsen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

I henhold til BSL G 1-5 para. 14 skal et avgående luftfartøy først tillates å påbegynne avgang etter at et forangående luftfartøy under avgang har passert enden av rullebane i bruk, har påbegynt en sving, eller at andre luftfartøyer som har landet, har forlatt bane i bruk. Videre står det bl.a. at avgangsklarering kan gis når det er rimelig sikkerhet for at atskillelse som spesifisert foran vil være tilstede når luftfartøyet påbegynner avgangen.

HSL anser at SOR 24 må betraktes som et luftfartøy som har landet. Ettersom flygelederen anså det som rimelig sikkert at det kryssende flyet ville ha forlatt rullebanen innen SAS 1321 ville være klar for avgang, handlet han i henhold til regelverket. Det må anføres at lufttrafikktenesten generelt har bedre oversikt over bakketrafikken fra sin posisjon i kontrolltårnet enn besetninger vil ha på bakkenivå. Det er derfor ikke unaturlig at situasjonen kan ha fortont seg annerledes og mer alvorlig for besetningen ved denne hendelsen enn den gjorde for lufttrafikktenesten. Det er et godt prinsipp at besetninger ber om gjentakelse av klareringer eller instruksjoner dersom det skulle oppstå tvil. HSL mener derfor at besetningen handlet korrekt da de ba om å få gjentatt sin avgangsklarering.

