

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 10/2001
Avgitt: 8. mars 2001

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type og reg.: Boeing 757, G-BYAF
Radiokallesignal: BLX 668
Dato og tidspunkt: 18. september 2000 kl. 1515
Hendelsessted: Jarlsberg flyplass (ENJB)
Type hendelse: Luftfartshendelse, påbegynt innflyging til feil flyplass
Type flyging: Ervervsmessig, ikke regelbundet flyging
Værforhold: Vind: 150° 16 maks 26 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Skyer: Få i 2 000 ft, spredt i 2 500 ft, brutt skydekke i 3 000 ft.
Temperatur og duggpunkt: 13°/ 08°. QNH: 1013 hPa

Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR
Antall om bord: 235
Personskader: Ingen personskader og ingen andre skader

Fartøysjefen
-kjønn/alde r: Mann, 42 år
-sertifikat: Svensk ATPL-A
-flygererfaring: Ikke opplyst

Informasjonskilder: Rapport fra Lufttrafikkledelsen på Torp, fartøysjefens rapport og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

HENDESESFORLØPET

BLX 688, en Boeing 757-200 med 228 passasjerer og en besetning på 7 var på veg fra Larnaka på Kypros (LCLK) til Sandefjord Lufthavn Torp (ENTO).

Flygingen gikk normalt frem til innflygingen til bane 18 på Torp da flygerne en kort tid tok feil av Torp og Jarlsberg (ENJB) og påbegynte en innflyging til feil flyplass. Jarlsberg ligger ca. 6 NM NNØ for Torp og har også bane 18.

18. september 2000 kl. 1511 kom BLX 668 inn mot Torp fra sydøst i en høyde av 3 000 ft. Flyet sjekket inn med Torp tårnkontroll, sa at det hadde flyplassen i sikte og bad om klarering for en visuell innflyging. Tårnet gav klarering til visuell innflyging til rullebane 18 på Torp uten høyderestriksjoner.

Kl. 1512 ble denne klarering korrigert av tårnet med en høydebegrensning på 2000 ft fordi det var helikoptertrafikk i 1 000 fots høyde i et område nord for Torp. BLX 668 fløy da på nordlig kurs nordøst for Torp og måtte fly lengre mot nord enn normalt på en visuell innflyging til rullebane 18.

Kl. 1513 fikk flyet beskjed fra tårnet om at det ikke lenger var annen trafikk i innflygingssektoren og ny klarering for innflyging ble gitt uten begrensninger. BLX 668 startet en venstresving mot sydlig kurs for Torp.

Kl. 1514 fikk BLX 668 landingsklarering for rullebane 18. Litt senere så flygelederen at BLX 668 var på veg mot et annet punkt enn enden av rullebane 18 på Torp. Han kalte opp flyet:

"BLX 668, confirm that you have Torp in sight at your 2 o'clock position, 9 nm."

BLX 668 svarte:

"That's negative, so we are pulling up."

BLX var da nede i ca. 1 000 ft og startet oppstigning mot 3 000 ft.

Kl. 1516 kalte flygeleder opp flyet på nytt:

"BLX 668, do you have Torp in sight now?"

BLX 668 svarte:

"Ya, we have in sight, BLX 668, can we stay at 2 500 ft?"

BLX 668 fikk så ny klarering til innflyging bane 18.

Kl. 1517 fikk BLX 668 ny landingsklarering og landingen forløp normalt kl. 1520.

Både Lufttrafikkjenesten på Torp og flygerne ble raskt klar over feilen, innflygingen ble avbrutt og ny innflyging og landing på Torp ble gjennomført på normal måte.

VÆRFORHOLD

Værforholdene da innflygingen skjedde var gode og innflygingen ble gjort som en visuell innflyging da flygerne på et tidlig tidspunkt meldte at de hadde Torp i sikte.

JARLSBERG FLYPLASS

Jarlsberg ligger ca. 6 NM NNØ for Torp i innflygingssektoren til bane 18 på Torp og benyttes vanligvis av mindre fly, ”General Aviation”. Banen hadde i utgangspunktet en betong/asfalt dekke med lengde 570 m med retning 18 – 36. Denne bane var til for nylig delvis overvokst med gress og derfor ikke lett synlig i terrenget. Banen er ikke avmerket på de innflygingskart for Torp (Jeppesen) som flygerne benyttet. Den er heller ikke avmerket på innflygingskartene for Torp i den norske AIP.

På de innflygingskart for Torp som SAS produserer og benytter, har SAS i mange år funnet det nødvendig å avmerke Jarlsbergs posisjon samtidig som det er innført en advarsel på selve kartene:

*”WARNING: Jarlsberg AD 6NM NNE Torp
Do not mistake this AD for Torp”* (Se vedlegg 1)

Sommeren 2000 ble Jarlsberg oppgradert og en rullebane på 800 m x 18 m ble asfaltert med svart asfalt og forskriftsmessig merket med gul maling. Dette gjorde at rullebanen ble mer synlig fra luften enn tilfelle var tidligere. Asfaltering, merking og maling var ferdig medio august 2000.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Torp og Jarlsberg ligger geografisk nær hverandre. Begge har baneretning 18-36 og Jarlsberg ligger i innflygingssektoren til bane 18 på Torp.

Muligheten for feilidentifisering er til stede og erfaringene fra andre steder hvor forholdene ligner viser at dette skjer relativt ofte i forbindelse med visuelle innflyginger. Heldigvis skjer landing på feil flyplass ikke ofte, men hvert år registreres det flere tilfeller på verdensbasis i den tyngre luftfarten.

Torp er velutstyrt med navigasjonshjelpemidler. ILS, VOR/DME og ADF lokatorer var alle operative på det tidspunkt hendelsen inntraff. Riktig bruk av disse hjelpemidler ville ha forhindret hendelsen.

I den forberedelse som flygerne gjør før innflygingen starter inngår en gjennomgang av hvordan de forskjellige innflygingshjelpemidler skal settes opp på flightdeck og brukes under selve innflygingen.

Mens flyet fløy nordover etter å ha passert ”abeam” Torp kunne ikke flygerne lenger holde banen på Torp i sikte. Fra flightdeck på moderne passasjerfly ser ikke flygerne noe som ligger bak flyet. I svingen mot sydlig kurs etter at klarering for innflyging uten begrensninger var gitt, forventet flygerne å få banen på Torp i sikte på nytt.

Da en rullebane dukket opp omtrent i den forventede posisjon og flygerne ikke hadde informasjon som skulle tilsi at det var noen annen flyplass i dette området startet de derfor en visuell innflyging til denne bane.

Den obligatoriske sjekk av instrumentene og referanse til innflygingshjelpemidlene på Torp ble ikke utført i tide til å forhindre innflygingen til feil flyplass.

Myndighetenes og operatørenes prosedyrer spesifiserer at flygerne skal utnytte alle tilgjengelige hjelpemidler i sin navigasjon, men etter at flygerne har fått banen i sikte er det en tendens til å gå over til ensidig å benytte visuell referanse for siste del av innflyging og landing.

Årsaken til dette er at slike sterke visuelle stimuli, som visuell kontakt med banen er for flygere, fører til en overkonsentrasjon og har en tendens til å tilsidesette andre stimuli. Fenomenet blir i flypsykologisk litteratur betegnet som ”Target fixation”.

Godt flygerskjønn tilsier derfor at flygeren alltid skal dobbeltsjekke sine visuelle inntrykk med sine instrumentavlesninger.

For å forebygge slike feil er informasjon til pilotene viktig samtidig som fornuftige prosedyrer og disiplinert oppfølging av slike prosedyrer fra flygerens side må forutsettes.

Jeppesen & Co er på verdensbasis den største leverandør av operativ informasjon og innflygingskart til luftfarten. Kartene i Jeppesens standardmanual er basert på den offisielle informasjon som landene presenterer i sine AIPer.

Torp er en lufthavn i rask utvikling og stadig flere utenlandske operatører uten lokal tilknytting flyr nå til Torp. Det kartet flygerne normalt har foran seg under innflyging og landing er IAL – kartet (Instrument Approach and Landing Chart). Dette kart vil derfor være det best egnede stedet å presentere denne type informasjon til flygerne på.

TILRÅDINGER

HSL vil be Luftfartsverket vurdere hvorvidt Jarlsberg skal innføres på innflygingskartene for Torp i den norske AIP, med en advarsel om risikoen for feilidentifikasjon av de to flyplassene (Tilråding nr. 16/2001).

SAS INSTRUMENT APPROACH AND LANDING CHART FOR TORP

