

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

[URL:http://www.aaib-n.org](http://www.aaib-n.org)

RAP: 55/2002

Avgitt: 22. oktober 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.: Boeing 737-700, LN-TUB og Fokker 50, LN-RNB

Radiokallesignal: BRA 286 og SAS 2334

Dato og tidspunkt: 2. oktober 2001, kl. 2005-2010

Hendelsessted: Harstad/Narvik lufthavn Evenes (ENEV)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, entring av rullebane i bruk uten klarering

Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging, begge

Værforhold: ENEV METAR kl. 1950. Vind: 020° 2 kt. Sikt: mer enn 10 km i regn. Skyer: få i 1 000 ft, spredte skyer i 1 500 ft og brutt skydekke i 3 000 ft. Temp./doggpkt.: 5 °C/4 °C. QNH: 983 hPa

Lysforhold: Mørke

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR/IFR

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjef (SAS 2334)

-kjønn/alder: Mann, 32 år

-sertifikat: ATPL

-flygererfaring: Totaltid: ca. 3 700 timer, tid på type: ca. 2 000 timer

Styrmann (SAS 2334)

-kjønn/alder: Mann, 24 år

-flygererfaring: Totaltid: ca. 570 timer, tid på type: ca. 347 timer

Flygeleder

-kjønn/alder: Mann, 23 år

-sertifisering: Sertifisert ved Swedish ATS Academy sommeren 2000

-autorisering: Autorisert ved Evenes TWR/APP 30. januar 2001

Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter, rapport fra lufttrafikkjentesten på Evenes samt egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted på Harstad/Narvik lufthavn Evenes (ENEV) og involverte BRA 286, en Boeing 737-700 fra Braathens på vei fra Tromsø lufthavn Langnes til Evenes og SAS 2334, en Fokker 50 fra SAS Commuter som skulle fly fra Evenes til Tromsø.

Besetningen på SAS 2334 skulle utføre sin første flyging for dagen, og ble skjøvet ut fra oppstillingsplassen for oppstart kl. 2000. Under oppstart registrerte de kommunikasjon på radiofrekvensen, men fulgte ikke med på denne da de var opptatt med startprosedyrene. Kl. 2001 rapporterte besetningen på BRA 286 at de var etablert for innflyging til bane 17, og 2 minutter senere, kl. 2003 ga vakthavende flygeleder landingsklarering. Besetningen på BRA 286 kvitterte korrekt for denne landingsklareringen. Kl. 20:04:05 ba besetningen på SAS 2334 om takseklarering, og fikk klarering for å takse til holdeposisjon E for avgang på bane 35. Holdeposisjon E er plassert ca. 698 m fra baneenden på bane 35. Taksebane Y som går nord-syd parallelt med rullebanen var stengt syd for posisjon E.

Mens besetningen på SAS 2334 takset sydover på Y observerte de lys lenger syd på takseveien og diskuterte seg imellom hva det kunne være, eventuelt om det kunne være et annet fly foran dem. Da de kom nærmere så de at det var et markeringslys på gjerdet som blokkerte taksebane Y syd for E. I følge fartøysjefens rapport, tok dette en del av oppmerksomheten til besetningen mens de takset mot E. Under taksingen observerte de ingen kommunikasjon på radiofrekvensen som indikerte annen trafikk. Da de kom ut til E passerte de sperrelinjen, og begynte å entre rullebanen. I følge fartøysjefens rapport foretok de utkikk til begge sider før de entret banen, uten å se annen trafikk.

På dette tidspunkt hadde vakthavende flygeleder oppdaget hva som var i ferd med å skje, og beordret besetningen på BRA 286 til å avbryte innflygingen. Besetningen på BRA 286 som nå også hadde observert lys i andre enden av rullebanen, fulgte instruksjonen fra flygelederen, og avbrøt innflygingen i ca. 300 ft AGL. Like før flygelederen beordret besetningen på BRA 286 til å avbryte innflygingen, oppdaget besetningen på SAS 2334 selv at de ikke hadde klarering til å entre rullebanen, og var i ferd med å takse tilbake til E da de observerte BRA 286 overfløy banen. Besetningen på SAS 2334 ble på ny klarert inn i avgangsposisjon på bane 35 og tok av kl. 20:09:10. Besetningen på BRA 286 fulgte prosedyren for avbrutt innflyging og landet som normalt kl. 2020, etter å ha foretatt en ny innflyging. Alle involverte rapporterte hendelsen i henhold til gjeldende rutiner.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Etter HSLs oppfatning forelå det ingen reell kollisjonsfare ved denne hendelsen. Både vakthavende flygeleder og besetningen på BRA 286 reagerte og handlet i henhold til gjeldende prosedyrer, og hendelsen viser at systemet fungerte slik det skal gjøre når en slik situasjon oppstår. Det er også HSLs oppfatning at selv om BRA 286 hadde landet ville det vært god margin til SAS 2334.

Når dette er sagt, er det selvfølgelig alvorlig å entre rullebane i bruk uten klarering. Hendelsen er et tydelig eksempel på en "Runway Incursion", som kan defineres på følgende måte i følge amerikanske luftfartsmyndigheter:

"Enhver hendelse på en flyplass som involverer et luftfartøy, kjøretøy, personer eller andre objekter på bakken som kreerer kollisjonsfare med, eller resulterer i tap av separasjon til, et

annet luftfartøy som tar av eller har til hensikt å ta av, foretar landing eller har til hensikt å foreta landing.”

”Runway Incursion” er et velkjent og stort problem internasjonalt, og har resultert i tragiske ulykker, som for eksempel ulykken med SAS 686 på Linate flyplassen ved Milano i oktober 2001. Det brukes store ressurser på programmer som har som mål å redusere antall tilfeller av ”Runway Incursion”. Det er viktig at myndigheter, operatører, lufttrafikkjenestepersonell og flybesetninger er bevisst på dette problemet, og aktivt bidrar til å legge inn sikkerhetsbarrierer for å hindre at slike hendelser oppstår. Eksempler på slike sikkerhetsbarrierer kan være skilting/lyssignaler i takseveisystemene, bruk av bakkeradar og ikke minst årvåkenhet og ”situational awareness” hos flygeledere og flybesetninger.

Besetningen på SAS 2334 nevner i sin rapport at lyset på gjerdet som stengte taksevei Y syd for E kan ha tatt oppmerksomheten deres vekk fra den aktuelle trafikksituasjonen. Det er allikevel en brist i prosedyrer og cockpitsamarbeid, når ingen av besetningsmedlemmene oppfattet at de var i ferd med å entre rullebanen uten klarering. Da de ble klar over dette var de allerede på vei inn på rullebanen, hvilket medførte at BRA 286 måtte avbryte sin innflyging. Dette vitner om et mangelfullt trafikkbilde og manglende ”Situational Awareness” hos besetningen på SAS 2334.

HSL vil oppfordre selskapet til å bruke denne hendelsen i forbindelse med opplæring/trening, for nettopp å fokusere på viktigheten av ”Situational Awareness” og det å hele tiden holde seg oppdatert på aktuelt trafikkbilde.

Det har under høringsrunden blitt kommentert av flere høringsinstanser at lufttrafikkjenesten på Evenes ofte utsteder landingsklareringer på et svært tidlig tidspunkt. Det blir påpekt det uheldige ved en slik praksis, og at det ved denne hendelsen kunne ha påkalt oppmerksomheten til besetningen på SAS 2334 dersom landingsklarering til BRA 286 hadde blitt utstedt på et senere tidspunkt.

HSL vil oppfordre lufttrafikkjenesten på Evenes å ta dette til etterretning.