

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 39/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 26. oktober 1995

Luftfartøy

-type og reg.: BA 31, LN-FAM

Radiokallesignal: CST 302

Dato og tidspunkt: 19. juli 1995 kl. 1430

Hendelsessted: Haugesund lufthavn Karmøy

Type hendelse: Luftfartshendelse, kjøretøy på rullebanen ved landing

Type flyging: Ervervsmessig

Værforhold: METAR Haugesund kl. 1420: Vind 220° 7kt, sikt mer enn 10 km, spredt skydekke 1 500 ft, temp. +16° C, duggpunkt +13° C, QNH 1016

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR

Informasjonskilder: Rapporter fra lufttrafikkjentesten samt fartøysjef CST 302, HSLs egne undersøkelser

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

HENDELSFORLØP

CST 302 var på vei fra Bergen lufthavn Flesland, for landing på Haugesund lufthavn Karmøy. Ved 5 NM sluttinnlegg til bane 14 ble CST 302 gitt landingsklarering av vakthavende flygeleder ved Karmøy kontrolltårn (TWR). Flygelederen sier i sin rapport at han var opptatt med å gi en briefing til påtroppende flygeleder i forbindelse med det forestående vaktskifte, men fulgte med på CST 302s innflyging. Påtroppende flygelederassistent hadde nettopp overtatt sin vakt. Samtidig sto det en gartnerbil (varevogn) på skulderen på østsiden av rullebanen, i høyde med landingssonen til bane 14. Lufttrafikkjentesten har ikke klar sikt til denne sonen, pga. en mindre fjellrygg som ligger i siktlinjen. På dette tidspunkt ba sjåføren av gartnerbilen om tillatelse til å kjøre inn på rullebanen. Flygelederen avbrøt briefingsamtalen, og sa henvendt til assistenten: "Nei, han kan ikke kjøre ut:" Han observerte at flygelederassistenten tok mikrofonen til bakkefrekvensen, og fortsatte så briefingsamtalen med påtroppende flygeleder. CST 302 lå da på kort sluttinnlegg. CST 302 landet noe lenger inn på rullebanen enn normalt, og meldte over radioen at det var bil på banen. Under landingen fram til det nevnte tidspunkt kunne flygelederen ikke observere gartnerbilen, da den befant seg i den tidligere nevnte "dødsektoren." Vakthavende flygeleder sier i sin rapport at han tok det for gitt at da assistenten reagerte på instruksjonen ved

å ta bakkemikrofonen, så var instruksjonen om at bilen ikke kunne kjøre ut oppfattet. Flygelederen overhørte ikke assistentens sending pga. briefing som pågikk.

Flygelederassistenten sier i sin rapport at han overtok vekten kl. 1420. Ved overtakelsen så han at CST 302 var på vei inn for landing. Han satt og leste et informasjonshefte fra Luftfartsverket, og oppfattet ikke at flygelederen ga CST 302 landingsklarering. Vakthavende flygeleder satt og snakket med påtroppende flygeleder. Da gartnerbilen kalte opp og ba om tillatelse til å kjøre inn på rullebanen og flygelederen ga beskjed om at han ikke fikk lov til å kjøre inn på rullebanen, oppfattet han ikke at det var en beskjed myntet på ham innimellom det andre snakket. Flygelederen gjorde ikke tegn til å ville svare på radioen, så han grep mikrofonen og sa: "Gartner kan kjøre ut- værsgod." Han så ikke bilen, da området hvor den kom fra og de nærmeste to-tre hundre meterne av banekant/bane er skjult av fjellknauser og ikke synlige fra tårnet. Han la heller ikke merke til flyet på sluttinnlegget. Flygelederassistenten sier til slutt at den rutine og vanemessighet som i årenes løp har bygget seg opp, må ha ført til at han i et øyeblikks distraksjon glemte flyet.

Fartøysjefen på CST 302 sier i sin rapport at da de var 3-400 ft over landingspunktet, så de en varevogn som svingte ut på rullebanen ca. 200 m fra terskel. Bilen var etter hans oppfatning ca 2-3 m innenfor den gule banekantmarkeringen, og svingte så ut igjen. Fartøysjefen landet deretter på bane 14.

Føreren av gartnerbilen oppga etter hendelsen at hans passasjer fikk øye på flyet, og at han deretter på eget initiativ svingte av rullebanen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at hendelsen ikke medførte kollisjonsfare, da fartøysjefen på CST 302 så bilen, og derfor kunne ha avbrutt landingen. Videre så også føreren av bilen flyet, og svingte øyeblikkelig ut av rullebanen. Hendelsen synes å ha vært forårsaket av mangelfull årvåkenhet fra lufttrafikkjentesten kombinert med manglende bruk av trafikkstripper, samt mangelfull sikt til rullebaneområdet.

Erfaring synes å vise at i trafikksvake perioder er muligheten for å gjøre feil større enn i travle perioder. Redusert aktivisering kan føre til nedsatt oppmerksomhetsnivå ("complacency"). Det er derfor viktig at personellet er seg bevisst denne effekten, for å opprettholde motivasjonen også i trafikksvake perioder.

For å sikre seg at meldinger blir mottatt og forstått, er det et prinsipp innen lufttrafikkjentesten at mottakeren skal lese tilbake instruksjonen/klareringen. Ved denne hendelsen overhørte ikke flygelederen hva assistenten sa til gartnerbilen.

HLT A7, Instruks for vakthavende flygelederassistent ved flygekontrollenheter pkt. 3.7 fastslår:

"Vakthavende flygelederassistent som tjenestegjør i kontrolltårn skal, når det mottas anmodninger fra kjøretøyer, personer, inklusive inspeksjonsbiler, om tilla-

telse til bruk av manøvreringsområdet, innhente klarering fra vakthavende flygeleder.

Slik formidling av klareringer skal foregå som fastsatt i lokale instruks, og kan skje enten per telefon eller over radiotelefoni."

Sjeflygeleder ved enheten sier i sin rapport at praksis ved enheten er i samsvar med ovenstående. Han sier videre at lokal instruks for flygelederassistenter er under utarbeidelse, men sier at det etter hendelsen kan stilles spørsmål ved i hvilken grad det forutsettes at vakthavende flygeleder skal forvise seg om at en gitt klarering formidles korrekt videre av flygelederassistenten. I henhold til HLT A7 har flygelederassistenten et selvstendig ansvar for utførelsen av de funksjoner som pålegges av vakthavende flygeleder eller som er tillagt stillingen i henhold til denne instruks eller lokale instruks/bestemmelser. HSL mener at selv om vakthavende flygeleder har et overordnet ansvar for tjenesteutførelsen, har alt personell et personlig ansvar for egen tjenesteutførelse. Det er derfor viktig at det enkelte individ er seg bevisst faren for redusert oppmerksomhetsnivå i trafikksvake perioder.

Ved denne hendelsen ble det ikke brukt trafikkstripp for bil på banen. I henhold til BSL G 1-5 pkt. 11.2 skal trafikkbordet gjenspeile den trafikk som er aktuell i den enkelte kontrollposisjon også når det gjelder bakketrafikk. Dette vil hjelpe personellet i å opprettholde et korrekt mentalt trafikkbilde. Dersom flygelederassistenten hadde plassert en trafikkstripp i aktiv seksjonen av trafikkbordet, kunne dette være en ekstra barriere for å forhindre hendelsen. Assistenten kunne da ha sett at det allerede befant seg en stripp på et fly som var gitt landingsklarering i aktiv seksjonen, samt at flygelederen kunne ha grepet inn på et tidligere tidspunkt dersom han observerte at strippen for biltrafikk ble plassert i aktivseksjonen.

Sjeflygeleder ved Karmøy TWR sier i sin rapport at han i 1985 påpekte overfor Luftfartsverkets hovedadministrasjon den reduserte sikten fra kontrolltårnet. I henhold til Luftfartsverkets "Arealnormer for norske flyplasser" skal rullebane med strip og RESA ("runway end safety area") i banens forlengelse, samt strip ut til 75 m fra senterlinje sees fra tårn. Øvrige deler av strip bør sees fra tårn. I forslag til investeringsbudsjett for region Rogaland for 1996 er "fjellknaus siktlinje" inntatt som forslag til registrering (uprioritert). HSL mener Luftfartsverket bør vurdere tiltak for å bedre sikt til rullebanen ved Haugesund lufthavn Karmøy. I mellomtiden bør det vurderes hvorvidt bakketrafikk skal tillates å entre rullebanen fra den sektoren som ikke kan sees fra kontrolltårnet.

TILRÅDINGER

Luftfartsverket bør vurdere tiltak for å bedre sikten fra kontrolltårnet over baneområdet ved Haugesund lufthavn Karmøy.