

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 10/94
Avgitt: 24. februar 1994

Dato og tidspunkt:	11. juli 1993 kl 1845L
Type flyging:	Ervervsmessig SK 2350
Flytype:	FK-50
Hendelsessted:	ENNA, rullebane 17
Værforhold:	Været var ikke en faktor i hendelsesforløpet
Informasjonskilder:	Impliserte parters rapporter samt HSLs egne undersøkelser

HENDESESFORLØP

Rullebanen på Banak flystasjon var under renovering - et arbeide som var blitt påbegynt i 1992 og var startet opp igjen 1. juni 1993. Fra denne dato var rullebanen stengt for sivil trafikk, bortsett fra ambulanseflyginger og SASSs faste ruteflyginger (2-5 pr dag). Det var planlagt at den nordre delen av banen skulle være stengt for trafikk frem til 6. juli. Baneterskel 17 var i denne tiden forskjøvet 1215 m. Få dager før nordre del skulle tas i bruk og søndre del stenges, ble det funnet 17 demoleringskummer under rullebanen i nord. Disse skulle fylles igjen. Mens det ble diskutert hvordan dette arbeidet best kunne gjennomføres, ble tidspunktet for baneskiiftet utsatt til 8. juli kl 0200 og senere til 8. juli kl 2000. NOTAMS om dette ble utsendt fra Banak. Det var imidlertid stadig skiftende vurderinger om fremdriften, slik at det var nødvendig å tilleggsorientere SASSs flykontor i Tromsø pr telefon. En av de beskjeder som ble gitt, gikk ut på at baneskiiftet kunne bli utsatt ca en uke. Angjeldende fartøysjef hadde fått orientering om dette og det var denne varianten han hadde i hodet før flygingen 11. juli.

Før hendelsen hadde fartøysjefen landet på Banak 10 ganger mens baneterskel 17 var forskjøvet - alle gangene på bane 35. Den siste av disse landingene fant sted 8. juli om morgenen.

Da hendelsen fant sted var to mann fra et entreprenørfirma opptatt med stikningsarbeider på den nå stengte, sydlige delen av bane 17. En av dem oppdaget plutselig at et fly var i ferd med å lande på den delen av banen hvor de oppholdt seg, men begge kom seg unna uten å bli skadet.

Besetningen på SK 2350 fikk vanlig landingsklarering. Fra cockpiten så det ut til at rullebanen var klar for landing og den ble gjennomført uten vanskeligheter.

Vakthavende flygeleder så flyet entre finalen fra Stabbursnes. Han ga flyet landingsklarering med tanke på landing på nordre banehalvdel etter å ha konstatert at alt var klart. Fordi han holdt på med å ta imot en reiseplan pr telefon, fulgte han ikke med på landingen. Neste gang han hadde oppmerksomheten vendt mot banen, observerte han at flyet holdt på å overfly den nordre delen av banen for å lande på den stengte delen. Han så også at en person løp vekk fra banen og bedømte at landingen kunne fortsette uten fare. Banen forøvrig var klar og en avbrutt landing kunne på dette tidspunkt etter hans mening ha medført faremomenter.

Tilleggsfaktorer

I NOTAM var det anført "Threshold marking according to ICAO regulations". Den midlertidige baneterskelen var markert med røde/hvite paneler/bukker på begge sider av banen. Merking på banen med maling var imidlertid ikke utført, fordi det tidligere hadde vist seg å være svært vanskelig å fjerne den fra det porøse bandedekket. At merkingen på selve banen ikke var utført, var et bevisst valg fra ansvarlig myndighet. Fordi rullebanen var stengt for alminnelig bruk, ble det bestemt å holde de få aktuelle brukerne informert til enhver tid.

Fartøysjefen har forklart at besetningen anstrenget seg for å finne akkurat hvor baneterskelen var for ikke å lande feil. Det var imidlertid vanskelig å se hvor terskelen var, slik den var merket.

Fartøysjefen har også forklart at alle opplysninger om den aktuelle rutestrekningen var tilgjengelig i SAS RODOS NOTAM og at disse var lest før avgang. Han tolket NOTAM dithen at det ikke var noen endringer for Banak siden forrige landing der. Opplysningen om at baneterskelen til bane 35 nå var forskjøvet, ble ikke oppdaget. Dermed ble ikke oppfatningen om at baneskiftet først skulle finne sted om ca en uke korrigeret. Opplysningen om forskjøvet baneterskel 35 kom som punkt nr 6 av ialt 8 vedrørende status for Banak.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Etter kommisjonens mening er denne hendelsen et typisk eksempel på at vi mennesker, som i dette tilfellet fartøysjefen, ofte ser det man forventer å se etter å ha lest det samme mange ganger tidligere. Dermed forble en liten endring i teksten uoppdaget. SAS har tatt konsekvensen av dette ved at nye, vesentlige opplysninger, som innføres i selskapets NOTAM-system, merkes med ++ foran teksten. Dette tilsvarende asterisk "*" som automatisk merker dags dato førstegangsinformasjon på offisielle, norske NOTAM-bulletiner produsert fra Luftfartsverkets AIS-database.

Kommisjonen vil påpeke det uheldige i at det ikke var fullt samsvar mellom NOTAM-informasjonen og den faktiske merkingen av baneterskelen. I tillegg har kommisjonen den oppfatning at bedre merking av baneterskelen bare ville hatt begrenset nytte. Dagens ruteflyginger gjennomføres som oftest, som innflyginger rett inn til bane i bruk. Det medfører at det blir vanskeligere å se slik merking. For fly som følger landingsrunden og dermed får se banen fra siden, vil merking

med maling på selve banen være atskillig lettere å se.

Kommisjonen trekker den slutning at det viktigste forebyggende element i problemstillingen, er betimelig informasjon. Lufttrafikk-tjenesten mente at forholdene på Banak var så godt kunngjort at det ikke var nødvendig å inkludere opplysningen om tilgjengelig banehalvdel i innflygings-/landingsklareringen (ref BSL G 1-5, pkt 8.3). Det er en sikkerhetsbarriere at flygeleder forutsetter at essensielle opplysninger, uansett hvor god informasjon som måtte være gitt, er ukjent for besetningene og derfor inkluderer den for sikkerhets skyld. Det er etter kommisjonens mening ikke dekning for en oppfatning om at informasjon til en organisasjon må ha nådd frem til alle berørte personer i organisasjonen.

Vakthavende flygeleder mener at han prioriterte feil ved at han konsentrerte seg om å ta imot en reiseplan i stedet for å følge med på innflygingen og landingen. Kommisjonen har ingen ytterligere kommentarer til det standpunktet.

Etter hendelsen ble banen allikevel merket forskriftsmessig med maling og tilgjengelig banehalvdel medtatt i landingsklareringene.

TILRÅDNINGER

Ingen.