

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 23/98

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 10. juni 1998

Hendelse nr. 1:

Luftfartøy

-type og reg.: de Havilland DHC-8-103, LN-WIC
-fabr. år: 1993

Radiokallesignal: WIF 830

Dato og tidspunkt: 2. mars 1998, kl. 0827

Hendelsessted: Røst lufthavn

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, prosedyrefeil

Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging

Værforhold: Vind: 040° 10 kt. Sikt: 3 000 m i snøbyger. Vertikalsikt ca. 900 ft. Temperatur og duggpunkt: -5°C/-6°C. QNH: 996 hPa
Værrapport gitt 8 minutter før landing: Vind: 040° 12 kt. Sikt: 10 km med byger i området. Lettskyet i 1 500 ft

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: IFR

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn, alder: Mann, 52 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: 14 105 timer

Informasjonskilder: Rapport fra vakthavende AFIS fullmektig ved Røst lufthavn, avviksrappport fra fartøysjefen og HSLs egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i disse bulletiner er lokal tid (UTC + 1 time), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER FOR HENDELSE NR. 1

Ved WIF 830's innflyging til Røst lufthavn manglet posisjonsrapportering og dette førte til at en hjullaster (feiebil) som utførte snørydding først kort tid før landing kom seg av rullebanen.

Vakthavende AFIS fullmektig rapporterte:

Bodø ATCC ga beregnet ankomst for WIF 830, ETA Røst 0825.

Den første radiokontakt/oppkalling fant sted kl. 0820 da WIF 830 rapporterte 30 NM fra ENBO og FL 080. Dette gav QDM 286° på peileren som viste direkte trekk Bodø - Røst. Ved dette tidspunkt opplyste jeg om banestatus og WIF 830 kvitterte for meldingen, da med en QDM 290°. Dette indikerte at WIF 830 hadde begynt på ARC som er en del av instrumentinnflygingsprosedyren for landing på bane 03.

Like etter informerte WIF 830 om TOF (Take-off fuel). Jeg fikk da QDM 303° på peileren som igjen indikerte at han var i ARC innflygingen. Flygeren hadde ikke rapportert at han hadde forlatt FL 080.

På grunn av hyppige snøbyger hadde vi en hjullaster med feieutstyr på banen, dette for å optimalisere baneforholdene. Min intensjon var å be hjullasteren forlate banen senest når flyet rapporterte etablert på innflygingen. Selv om flygeren ikke rapporterte etablert på innflygingen ba jeg hjullasteren fjerne seg fra banen, da jeg basert på tidligere erfaring regnet med at flyet måtte begynne å nærme seg. Heldigvis var hjullasteren i en slik posisjon at han kunne kjøre rett inn på taksebanen, da jeg snudde meg var flyet like over innflygingslysene for bane 03. Da jeg observerte WIF 830 ga jeg vindsjekk og "Runway free". Hjullasteren var da kommet inn på oppstillingsplassen.

Dette oppleves som en alvorlig hendelse, noe som kunne vært unngått hvis rapporteringsrutinene hadde vært fulgt.

Fartøysjefen skriver i sin avviksrapport:

"Ved ransaking av hukommelsen må vi innrømme at rapporteringsrutinene ikke har blitt fulgt i.h.t. skriften. Med ny F/O, field in sight og byge som nærmet seg plassen. Ble vi mest opptatt med å komme til ENRS før bygen, lese sjekklister og å briefe om plassens beliggenhet samt posisjon av høye antennemaster. Dette resulterte i at vi kom på finalen tidligere enn forventet av betjeningen på RET, og de hadde fremdeles en feiemaskin på banen. Men den kom seg av banen og vi fikk "runway free".

Undertegnede var P.F. (Pilot flying, HSLs anmerkning) og må bare beklage at jeg ikke var nok oppmerksom på hva P.N.F rapporterte.

Ellers så vet jo også betjeningen på ENRS meget godt hvor lang tid flyet bruker fra ENBO til ENRS."

Fartøysjefen anmerker i et svar på denne bulletins høring angående hjullasterens posisjon på banen i relasjon til flyets posisjon som vakthavende AFIS fullmektig rapporterte:

"Dette er ikke i tråd med virkeligheten. Hjullasteren ble kallet av banen da de ble oppmerksom på at flyet svingte til finalen."

Fartøysjefen skriver videre anmerkninger til HSLs bulletinkommentarer:

1. At flygere er ansatt i samme selskap er en naturlig følge av at brorparten av trafikken på AFIS-plassene besørges av selskapet. At flygerne gjør tabber, skyldes mer at de er mennesker, enn at de er ansatt i Widerøe.
2. Bare på en uke utfører selskapet sikkert tusen innflygninger til AFIS-plasser. Så at det over tid enkelte ganger kan skje at noen snubler i rapporteringsrutinene, er nesten ikke til å unngå. Det beste hadde jo vært om det ikke skjedde, selvfølgelig.
3. Selvfølgelig skal det rapporteres. Om manglende informasjon i de to nevnte tilfeller var da ikke gjort med hensikt. Og at enkelte flygere kommer på kant med enkelte AFIS-fullmektiger er jo leit, men kan ikke være enig i at det skyldes selskapet vi jobber i.
4. Jeg er helt enig i at selskapets og myndighetenes regler og bestemmelser skal følges. Vi er alle kjent med dem og har blitt minnet om dem, også av selskapet. Og jeg kan forsikre HSL om at vi alle prøver å følge dem."

HSLs kommentarer og tilrådinger følger etter "Hendelse nr. 2"