

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 13/99

Avgitt: 14. juli 1999

Luftfartøy

-type og reg.: Dornier DO-328, LN-ASK / Boeing 737-500, LN-BRS
Radiokallsignal: SOR 125 / BRA 67
Dato og tidspunkt: 20. oktober 1998 kl. 1110
Hendelsessted: Kort finale, terskel til rullebane 01 L, på Oslo lufthavn Gardermoen
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, entring av rullebane uten klarering
Type flyging: Ervervsmessig, regelbundet
Værforhold: ENGM METAR kl. 1042. Vind: 020°/3 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 1 500 ft. Temp./doggpkt.: -1°C/-2°C. QNH: 1002 hPa.
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter, rapport fra lufttrafikkjentsten og egne undersøkelser

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Air Stord (SOR) 125, på vei fra Stord lufthavn Sørstokken til Oslo lufthavn Gardermoen, var under innflyging til rullebane 01L på Gardermoen. Samtidig var Braathens (BRA) 67 i ferd med å takse til holdeposisjon til samme rullebane, 01L.

Kl. 1108, mottok BRA 67 følgende klarering:

"BRA 67, behind first landing 01L, line up and wait behind".

Besetningen på BRA 67 leste tilbake følgende:

"Behind first landing 01L, line up and wait behind".

Kl. 1109, på 2.5 NM finale, mottok SOR 125 klarering til å lande på 01L.

BRA 67, som nå var kommet fram til den gule stopplinjen ved holdeposisjonen, stoppet ikke opp, men fortsatte å takse ut mot aktiv rullebane. Fartøysjefen fikk så øye på SOR 125, som nå var på kort finale. Han gjorde en skarp 180° sving, og brakte flyet tilbake til holdeposisjonen. Fartøysjefen på SOR 125 oppfattet raskt hva som var i ferd med å skje, og ba, etter å ha fått forespørsel fra tårnet om å avbryte landingen, om å få lande lenger inn på banen. Klarering til dette ble gitt, og SOR 125 landet kl. 1110.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser ikke at det forelå noen reell kollisjonsfare ved denne hendelsen. Besetningen på SOR 125 oppfattet raskt situasjonen og tok de rette forholdsregler. Gode værforhold bidro sannsynligvis også til en rask avklaring av situasjonen.

Fartøysjefen på BRA 67 skriver i sin rapport at han misforsto den klareringen de mottok. Han oppfattet at de fikk klarering til å entre banen etter at flyet foran dem hadde tatt av, og ikke at klareringen hadde noe med et fly som lå på finalen å gjøre. Han uttrykker også at han ble overrasket over at det ble foretatt avgang og landing på samme rullebane, og trodde at SOR 125 skulle lande på parallellbanen. Fartøysjefen uttrykker i tillegg at vinkelen på taksebanen ved holdeposisjonen i forhold til retningen på rullebanen gjør det vanskelig å se eventuell trafikk på finalen.

Flygeleder oppfattet ikke situasjonen før BRA 67 var i ferd med å snu, da han var opptatt med å overføre den forrige avgangen til radarflygeleder. I det han så hva som var i ferd med å skje ga han SOR 125 tilbud om å avbryte landingen, og noe senere, klarering til å lande lenger inn på banen. Flygeleder gir i sin rapport uttrykk for at det er vanskelig å holde oversikt over holdeposisjon til bane 01L p.g.a. vindussprosseutformingen i tårnet.

Denne hendelsen viser nok en gang viktigheten av "situational awareness", som vel må sies å ha vært noe fraværende i cockpit på BRA 67, ved denne hendelsen.

