

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 45/99

Avgitt: 19. november 1999

Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna C-150, LN-BEL / Fokker 50, LN-KKD
Radiokallsignal:	BRA 4247 / LN-BEL
Dato og tidspunkt:	8. juni 1999, kl. 1655
Hendelsessted:	Molde lufthavn Årø
Type hendelse:	Luftrafikkhendelse, landing på opptatt rullebane uten først å ha mottatt "runway free"
Type flyging:	Privat/ Ervervsmessig, ruteflyging
Værforhold:	Molde METAR kl. 1650: Vind: 180° 3 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 5 000 ft. Temp./doggpkt.: 20°C / 6°C. QNH: 1 019 hPa
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen/ IFR
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjef på LN-BEL, rapport fra luftrafikk-tjenesten på Molde lufthavn og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

BRA 4247 fra Norwegian Air Shuttle var på vei fra Bergen lufthavn Flesland, og lå på visuell innflyging til bane 07 på Molde lufthavn Årø. LN-BEL var på vei fra Kristiansund lufthavn Kvernberget til Molde, og fløy VFR.

Kl. 1647 rapporterte besetningen på BRA 4247 11 NM fra Molde og 3 400 ft under nedstigning. På samme tidspunkt sjekket fartøysjefen på LN-BEL også inn på radiofrekvensen til Molde AFIS, og fikk trafikkinformasjon om BRA 4247.

Kl. 1649 rapporterte fartøysjefen på LN-BEL at han var på lang finale til bane 25, og ett minutt senere at han hadde BRA 4247 i sikte. På dette tidspunkt mottok også besetningen på BRA 4247, som nå var etablert på finale til bane 07, "runway free".

Kl. 1652 forespurte fartøysjefen på LN-BEL om tårnet ønsket at han skulle gå til finale bane 07. Fartøysjefen fikk positiv tilbakemelding på dette, og bekreftet så at han fløy mot bane 07. Ett minutt senere ba tårnet om en bekreftelse på at han skulle lande på bane 07. Dette ble bekreftet.

BRA 4247, som hadde landet på bane 07 kl. 1652, hadde nå snudd i baneenden og takset på rullebanen på vei mot oppstillingsplassen. Mens BRA 4247 fortsatt var på banen, landet så LN-BEL på bane 25. Fartøysjefen hadde ikke mottatt "runway free".

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

I følge AFIS-tjenesten og fartøysjefen på LN-BEL var det ingen kollisjonsfare forbundet med denne hendelsen. Fartøysjefen på LN-BEL landet kort på bane 25, og hadde hele tiden BRA 4247 i sikte. Hovedspørsmålet blir hvordan fartøysjefen på LN-BEL kunne lande på motsatt bane av den han selv hadde bekreftet å skulle lande på. Det er heller ikke akseptabelt at han foretok landing uten å ha mottatt "runway free", vel vitende om at BRA 4247 fortsatt oppholdt seg på banen.

Fartøysjefen forklarer hendelsen som følger:

"Jeg rapporterte til AFIS at jeg ville bruke 07 som nr. 2. Jeg hadde BU-Fokker i sikte på finale 07, og vurderte det da slik at BU-Fokker ville både kunne lande og "back-tracke" i god tid, slik at jeg kunne bruke 25 til landing. Jeg mener å ha rapportert dette til AFIS men er i ettertid kommet sterkt i tvil om dette ble gjort. Jeg var der og da overbevist om at dette var gjort. Dette mener jeg ble gjort ca. 3 mil ute fra Rwy 25. BU-Fokker var da nesten ved avkjøringen. Jeg hadde enda ikke mottatt "runway free", men ventet dette i løpet av sekunder. Min avstand til terskel 25 var på dette tidspunkt 2-300 meter og høyden 40-60 meter. BU-Fokker var enda på banen, ca. tvers av TWR anslagsvis 1 000 meters avstand. Jeg hadde nå minimal høyde og hastighet, slik at jeg valgte å lande, til tross for at jeg var klar over regelverksbrudd. Jeg konstaterte at dette kunne gjøres uten fare for omgivelsene og BU-Fokker enda på banen. Jeg vurderte det også slik at det å "gå om" ville medføre en vesentlig større risiko. Avstanden til BU-Fokker var fremdeles ca. 1 000 meter".

Etter HSLs oppfatning viser hendelsen at fartøysjefen ikke hadde den nødvendige oversikt over trafikkbildet og situasjonen i sin helhet. I det hele tatt utviste fartøysjefen mangel på "situational awareness". Han utviste også stor grad av ubeslutsomhet, med hensyn til valg av rullebane for landing. Fartøysjefen tar da også stor grad av selvkritikk i anledning hendelsen, og medgir at han utviste dårlig flygerskjønn. Han skriver også at han burde holdt seg til sin opprinnelige beslutning om å benytte bane 07, som nummer 2.

HSL mener at vakthavende AFIS-fullmektig burde ha vært mer klar overfor fartøysjefen på LN-BEL, med hensyn til hvilken bane som var i bruk. Fungerende seksjonsleder ved lufttrafikk-tjenesten på Molde bekrefter også det uheldige i å ha innflyging til begge baneretninger dersom det skulle oppstå en situasjon med avbrutt innflyging.