

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaib-n.org>

SL RAP: 10/2004

Avgitt: 15. april 2004

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type og reg.: Boeing 737-505, LN-BRO/AS 332 L2, LN-ONH

-fabr. år: 1991/1998

-motor: 2 stk CFM56-3C-1/2 stk. Makila 1A2 GT

Operatør: Braathens/Norsk Helikopter

Radiokallsignal: BRA-RO/NOR 431

Dato og tidspunkt: 9. januar 2003, kl. 2018

Hendelsessted: Stavanger lufthavn Sola (ENZV)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, nærpassering

Type flyging: Motorkjøring/Kontinentalsokkelflyging

Værforhold: ENZV METAR kl 2050: VRB01 9999 MIFG

Few 020-4/-5 1022

Lysforhold: Mørkt

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen/IFR

Antall om bord: 2/2+9

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 30 år

-sertifikat: ATPL-H1

-flygererfaring: Totalt 4 600 timer, hvorav 1 050 på typen

Flytekniker

-kjønn/alder: Mann, 35 år

-sertifikat/autorisasjon

m/radiotelefoni: 1996

Flygeleder

-kjønn/alder: Kvinne, 40 år

-autorisasjon: 1982

-erfaring: 22 år, 17 som tårnflygeleder

Informasjonskilder: Rapporter fra fartøysjef på NOR 431, Braathens flytekniker, vakthavende flygeleder Sola TWR, samt HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Den første henvendelsen til tårnet angående motorkjøring for LN-BRO kom fra Braathens verksted ca kl 1800. Kl 2100 lokal tid kalte flytekniker LN-BRO opp tårnet og bad om å få starte motorkjøringen. Flygeleder ga klarsignal til dette i det hun antok at motorene skulle kjøres utenfor Braathens hangar. Imidlertid bad flyteknikeren om å få stå et annet sted siden han uken før hadde sklidd av drue 7 under tilsvarende oppdrag. Det ble derfor avtalt at terskel bane 11 egnet seg best for denne motorkjøringen for ikke å skape unødig støyplage i forhold til et boligstrøk øst av flyplassen. Flyteknikeren har forklart at flyet stod på den anviste plassen med antikollisjon-, posisjon- og takselys tent med retning mot RWY 11, men at han slukket takselyset på LN-BRO for ikke å blende pilotene da et helikopter kom ut på rullebanen. Kl 2115 bad besetningen på NOR 431 om takseklarering for avgang. Helikopteret fikk avgangsklarering fra bane 29 og begynte utflygingen. Da det var kommet opp i en fart på 30-40 knop observerte besetningen lys i enden av rullebanen som den trodde var en bil som målte bremseeffekt på banen.

Mannskapet på NOR 431 skrev en lufttrafikkhendelsesrapport om forholdene. Neste dag ble Sola kontrolltårn kontaktet av Norsk Helikopter angående uregelmessigheter i forbindelse med NOR 431s avgang 09.01.03.

Hendelsen ble innrapportert av Braathens flytekniker, vakthavende flygeleder Sola TWR og fartøysjefen på NOR 431 i henhold til gjeldende rutiner. Lufttrafikkjentesten i Sola tårn tok ikke tilstrekkelig beslag i lydbånd, da båndet som ble oversendt HSLB bare dekket første del av hendelsen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

I den foreliggende sak var det tre aktører: en flytekniker, en flygeleder og en fartøysjef som alle hadde forskjellig opplevelse av den samme situasjonen:

En flytekniker som oppfattet det som om han hadde mottatt klarering for motorkjøring på terskel 11, en fartøysjef som tok av og like etter avgang oppdaget et uidentifisert fartøy/kjøretøy på banen, og en flygeleder som på et visst tidspunkt hadde det meste av sin oppmerksomhet rettet mot rullebane 18 fordi det var brøytebiler i aksjon der.

Flyteknikeren antok at siden han hadde meldt inn motorkjøringen pr. telefon ca tre timer tidligere, slik reglene tilsier, var kontakten med tårnet ca kl. 2100 som en forespørsel å regne for å få henvist egnet plass (ikke glatt underlag) for motorkjøringen.

Fartøysjefen på NOR 431 fikk avgangsklarering fra bane 29 fordi flygeleder ikke var klar over at flyteknikeren allerede hadde begynt motorkjøringen på terskel 11. Flygeren så et lys for enden av rullebanen like etter avgang, men løste situasjonen ved å velge en alternativ flygetrasé for å unngå å komme i konflikt med LN-BRO dersom han hadde valgt å lande i den aktuelle situasjonen. Kommunikasjonsprosedyrene i forhold til motorkjøring var tydeligvis ikke godt nok strukturert siden flytekniker og flygeleder hadde ulike oppfatninger om hva som var en henvisning, og hva som var en klarering. De tre aktørene forholdt seg til ulike virkeligheter der de prøvde å tilpasse den oppfattede situasjon til å bli logisk i forhold til de innkomne stimuli. I tillegg ble trafikkbildet for flygeleder forstyrret av brøytebiler på bane 18. Siden hun fortsatt ventet på anmodning om klarering for motorkjøring fra LN-BRO, mente hun å ha trafikk situasjonen under kontroll da hun ga avgangsklarering til NOR 431.

Flyteknikeren i LN-BRO burde ikke trodd at han fikk klarering tre timer etter at han hadde anmodet om å utføre motorkjøring siden det i mellomtiden også hadde vært vaktskifte i tårnet. Flygeren på NOR 431 valgte å ikke avbryte avgangen da han oppdaget lys på enden av rullebanen, men i stedet gjøre det beste ut av situasjonen ved å ta av etter ruten. Flygelederen burde tatt kontakt med helikopteret umiddelbart for og fått klarlagt situasjonen.

Dette var en situasjon som kunne ha utviklet seg til en ulykke dersom marginene ikke hadde vært på aktørenes side, og viser igjen hvor viktig det er å holde seg til gjeldende regler og prosedyrer.

Braathens har etter hendelsen etablert klar instruks og prosedyrer som på en bedre måte ivaretar motorkjøringsrutinene. De har også gjennomført oppfriskningskurs for alle flyteknikere med takserettigheter.

Når det gjelder mangelfullt beslag i lydbånd fra hendelsen finnes det en instruks for lufttrafikktenestens varsling og rapportering av luftfartsulykker, luftfarts-/lufttrafikkhendelser m.v. i supplerende bestemmelser til regelverk for lufttrafikktenesten. Om luftfarts/lufttrafikkhendelser står det blant annet at følgende skal medfølge ekspedisjonen til undersøkelsesmyndigheten (Pkt.3.3.1.2 b)c)d):

”lydbåndutskrift av all radiokorrespondanse på de frekvenser som ble benyttet ved enheten i angjeldende tidsrom, [...] samt lydbåndkopi av korrespondansen...”

HSLB har i en tidligere rapport (35/2003) anbefalt Avinor å vurdere sine rutiner i denne sammenheng.