

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 5/2002
Avgitt: 16. januar 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Boeing 737-500, LN-BRV og Cessna 172P, LN-IKY
Radiokallesignal:	BRA 024 og LKY
Dato og tidspunkt:	17. mars 2001, kl. 1406
Hendelsessted:	Stavanger lufthavn Sola (ENZV)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, påbegynt avgang i feil baneretning
Type flyging:	Ervervsmessig, ruteflyging / privat (klubb)
Værforhold:	CAVOK, svak østlig bris
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR/VFR
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra begge fartøysjefer, rapport fra vakthavende flygeleder og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen på LN-IKY, som hadde status som elev, skulle ut å fly solo i treningsområdet Orre sydvest for Sola. Det var godt vær med svak vind fra øst. Fartøysjefen var utstyrt med relevante kart, og hadde bakkekartet for ENZV tilgjengelig på en kneholdt kartholder. Han hadde også lyttet til og notert siste ATIS. Han gjorde i første oppkall til tårnet klart at han var ”student pilot”.

BRA 024, en B-737 fra Braathens var klar for avgang på bane 36, som var rullebane i bruk, og skulle fly til Oslo lufthavn Gardermoen.

LN-IKY stod på ”Runup-area 2” og fartøysjefen rapporterte at han var klar for avgang. Han fikk da tilbud om bane 29 for avgang. Flygelederen anså dette som mest hensiktsmessig i forhold til bane 36, da fartøysjefen ville kunne foreta en venstre sving rett ut mot

øvingsområdet, samt unngå 3 minutters venting på grunn av eventuelle vingevirvler fra BRA 024.

Fartøysjefen aksepterte bane 29, og ble klarert for "line-up" vest for taksebane G. Han takset et godt stykke vestover for å ha mest mulig bane tilgjengelig. Allerede på dette tidspunkt anså fartøysjefen, i følge sin rapport, at den første feilen ble begått. Han var klar over at han var blitt klarert for bane 29, og med venstre sving ut, men var på dette tidspunkt helt klar på at han skulle ta av mot vindretningen, altså på bane 11. Av denne grunn takset han altså godt vest for G. Besetningen på BRA 024 ble gitt avgangsklarering, og i det flygeleder observerte at BRA 024 begynte å rulle ga hun fartøysjefen på LN-IKY avgangsklarering på bane 29. LN-IKY var da fortsatt vestvendt og befant seg mellom taksevei G og H. Fartøysjefen bekrefter i sin rapport at avgangsklareringen inneholdt instruks om venstresving ut. På dette tidspunkt observerte flygeleder at LN-IKY snudde på banen og begynte å rulle på bane 11. Oppmerksom på at fartøysjefen på LN-IKY var soloelev ga flygelederen en klar men forsiktig instruks om at han var i ferd med å ta av på feil bane, og at han måtte stoppe før bane 36. BRA 024 passerte allerede på det tidspunkt krysset 36/11, og situasjonen ble aldri kritisk. LN-IKY tok etter dette av på bane 36 og fullførte sin treningsflyging.

Etter landing tok fartøysjefen kontakt med flygeleder, forklarte seg og beklaget det inntrufne. Han tok også hendelsen opp med to av instruktørene i flyklubben, slik at disse var informert om det som hadde skjedd.

Fartøysjefen uttrykker i sin rapport takknemlighet overfor flygelederen for måten hun taklet situasjonen på, og at han slapp å "få kjeft" på radioen.

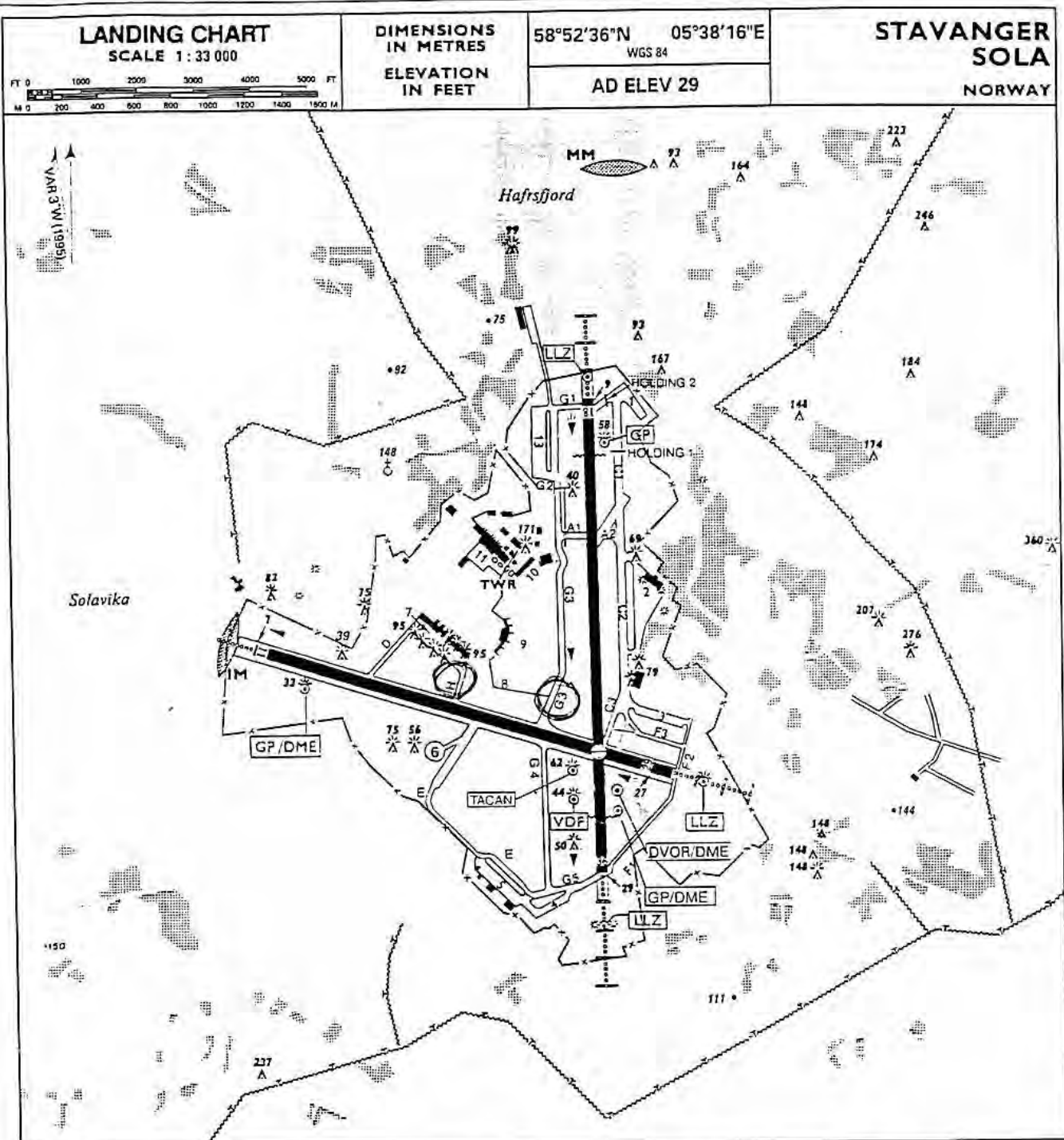
HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser at det ikke var noen fare for sammenstøt ved denne hendelsen. Situasjonen ble oppdaget og avklart i god tid før den fikk utvikle seg til å bli kritisk. Dette bekreftes av de innsendte rapporter.

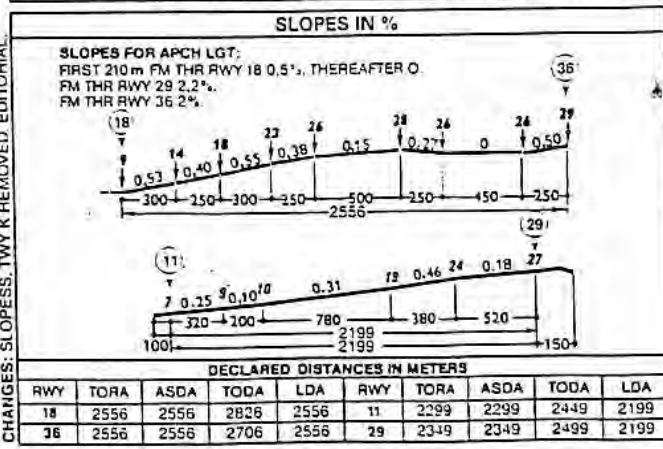
Hendelsen beskriver en situasjon som lett kan oppstå i den fasen fartøysjefen var i sitt skoleprogram. Han skriver i sin rapport at han var fullstendig klar over at han var gitt avgangsklarering på bane 29. Han oppfattet også instruksjonen om venstresving ut, hvilket skulle være med å bekrefte bane 29. Han skriver imidlertid at han samtidig var svært opptatt av å foreta avgang inn i vinden, naturlig nok, da dette er basiskunnskap innen flygeropplæring. Til tross for avgangsklareringen og instruksjonen om venstresving, var forventningen til at avgangen skulle foretas inn i vinden så stor at dette overskygget den informasjonsstrømmen han mottok med hensyn til bane 29. Et godt eksempel på at en sterk forventning kan forårsake at man blokkerer annen informasjon, og dermed foretar handlinger i henhold til den forventning man har bygget opp. Fartøysjefen tar i sin rapport full selvkritikk for hendelsen.

Vakthavende flygeleder taklet situasjonen på en utmerket måte, og sørget for at fartøysjefen på LN-IKY kom fra hendelsen med positiv lærdom. Det er eksempler på tilsvarende episoder hvor uerfarne flygere har fått ”kjefte” på radioen, og kun sitter igjen med en negativ følelse uten egentlig å ha tatt lærdom av det inntrufne. Dette er en hendelse til ettertanke, både for uerfarne flygere og for lufttrafikkjenestepersonell.

VEDLEGG: Landing chart ENZV



RUNWAYS		RUNWAY LIGHTING				APPROACH LIGHTING			TAXIWAYS			PARKING AREAS											
ID	BRG	DMN-SFC	LCH	SWY	CWY	THR	TDZ	DIST	Q	EDGE	YCG	SWY	SYSTEM	LUL	LJH	PAPI	CODING	WID	LCN	LGT	LOCATION	SIZE	LGT
18	179.12	2556 x 60	3)	-	270	LIH	-	-	-	L/L/H	LIH	-	€/XBAR1	✓	✓	3° 8'	A TO H (SHOWN ON MAP)	15-40	5)	EDGE	1-13	VARYING	FLOOD
36	359.12	ASPHALT		-	150	LIH	-	-	-	L/L/H	LIH	-	€ XBAR	✓	✓	3° 7'					SEE MAP		
11	106.29	2449 x 45	4)	-	150	LIH	-	-	-	L/H	LIH	-	€ XBAR1	-	✓	3° 8'					HELICOPTER	130x350	FLOOD
29	1286.32	ASPHALT		-	150	LIH	-	-	-	L/H	LIH	2)	€/XBAR	✓	✓	3.5° 9'							



NOTES - REMARKS

PARKING STANDS NUMBERED 1-13.

1) SEQUENCED FLASHING LGT.
 2) R RWY END LGT.
 3) LCN 80, PCN - 65 F/A/W/U.
 4) LCN 80, PCN - 65 F/A/W/U.

5) REF MAP AND TABLE BELOW:

D AND H	PCN-60 F/A/W/U, LCN 75
A1, A2, G1, G2 AND G3	PCN-55 F/A/W/T, LCN 70
G4 AND G5	PCN-50 F/B/X/T, LCN 60
C1	PCN-40 F/B/X/T, LCN 50
C2, C3, E, F	PCN-30 F/B/Y/T, LCN 40

6) PAPI, MEHT 60 FT 8) MEHT 46 FT
 7) PAPI, MEHT 56 FT 9) MEHT 46 FT

RAG ON RWY: 291m FROM THR 18/36.
 FLASHING YELLOW WHEN IN USE.

RUNWAY 18,36 AND 11,29 GROOVED

CHANGES: SLOPES, TWY K REMOVED, EDITORIAL