

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

RAP: 52/2003

Avgitt: 25. september 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.:	DHC 8-311, LN-WFS / RB BE 20 King Air, LN-MOD
Radiokallsignal:	WIF 307 / LTR 82
Dato og tidspunkt:	11. januar 2002, kl. 1705-1710
Hendelsessted:	Sandefjord lufthavn Torp (ENTO)
Type hendelse:	Luftrafikkhendelse, klareringsbrudd
Type flyging:	Ervervsmessig, rute / ervervsmessig, posisjonering
Værforhold:	ENTO METAR kl. 1650: Vind: 220° 8 kt. CAVOK. Temp./doggpkt.: 3 °C/1 °C. QNH: 1021. Rullebanen og taksebanene var våte, med flekker av kompakt snø
Lysforhold:	Mørke
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR, begge
Antall om bord:	Ikke oppgitt/3
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Fartøysjefenes rapporter, rapport fra vakthavende flygeleder, rapport fra sjefflygeleder Torp kontrolltårn og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted på Sandefjord lufthavn Torp (ENTO) og involverte WIF 307, en DHC 8-311 fra Widerøes Flyveselskap og LTR 82, en BE 20 King Air fra Lufttransport AS. LTR 82 var parkert på apron nord, og besetningen kalte opp tårnet for oppstart og klarering til Oslo lufthavn Gardermoen. Besetningen fikk tillatelse til å starte.

Besetningen på WIF 307, som var parkert på stand 3 ved terminalen, kalte også tårnet for oppstart og klarering til København lufthavn Kastrup (EKCH). Tillatelse for start ble gitt.

Noe senere kalte besetningen på LTR 82 opp og ba om takseklarering, og ble klarert for å takse via taksebane W4 og rullebanen til avgangsposisjon bane 18. Besetningen takset som klarert, og stilte seg i avgangsposisjon på bane 18 ved posisjon B. Besetningen på WIF 307 ba også om takseklarering, og fikk klarering til å takse til holdeposisjon på taksebane W2.

Det ble så utstedt avgangsklarering til LTR 82, og besetningen ble instruert til å kontakte Farris APP når de var kommet i lufta. Besetningen på LTR 82 startet avgangen. Samtidig nærmet WIF 307 seg holdeposisjon på W2. Vakthavende flygeleder observerte at WIF 307 tilsynelatende ikke bremsset farten, men fortsatte forbi holdeposisjonen og mot rullebanen. Flygelederen kalte umiddelbart opp besetningen på WIF 307 og ga instruks om å stoppe. Besetningen på LTR 82 ble også gitt instruks om å stoppe (avbryte) avgangen. Begge besetningene etterfulgte instruksene umiddelbart, og LTR 82 stoppet ved taksebane W4, ca. 200 m nord for W2, og WIF 307 stoppet, i følge flygeleder, ca 15 m fra rullebanen. LTR 82 takset etter hendelsen tilbake til avgangsposisjon, mens WIF 307 ble rygget tilbake til korrekt holdeposisjon. De påfølgende avganger ble foretatt som normalt.

Alle involverte rapporterte hendelsen i henhold til gjeldende rutiner.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser at oppmerksomhet og inngripen fra flygelederen forhindret at det oppsto noen reell kollisjonsfare ved denne hendelsen. Flygelederen oppfattet raskt hva som var i ferd med å skje, og tok umiddelbart de nødvendige forholdsregler for å avklare situasjonen. Fartøysjefen på WIF 307 opplyser også i sin rapport at besetningen var klar over at de var klarert til holdeposisjon, og følgelig ikke aktet å entre rullebanen. Han opplyser videre at under uttaksing, og i det de nærmet seg lysene som markerer holdeposisjonen på W2, var han opptatt med å dempe belysningen på FMS (en av instrumentskjermene i cockpit) som blendet i mørket. Han hadde følgelig oppmerksomheten rettet inn i cockpiten og oppdaget for sent at de hadde passert holdeposisjonen på W2. Han hadde begynt en rolig oppbremsing da flygelederen brøt inn med instruks om å stoppe.

Det blir i rapporten fra fartøysjefen på WIF 307 antydnet at merkingen på taksebanen delvis var dekket av snø/is og kunne være vanskelig å se. I den forbindelse har Sandefjord lufthavn, i etterkant av hendelsen, uttalt at de vil teste ut bruk av rødt kritt for merking av stopplinjen under vinterforhold. Det må allikevel påpekes at venteposisjonen ved taksevei W2 på Torp er merket i henhold til BSL E, og at det er montert stoppskilt i forlengelse av den gule stopplinjen. Disse skiltene er korrekte i form og plassering, og gir etter HSLs oppfatning en klar markering av stopplinje/venteposisjon. Det bør også nevnes at denne hendelsen fant sted bare noen måneder etter ulykken på Linate flyplassen ved Milano, og at flygelederen kan ha hatt ekstra fokus på dette med ”runway incursion”, som førte til nevnte ulykke. Han kunne uansett ikke vite med sikkerhet hvilke intensjoner besetningen på WIF 307 hadde da de passerte stopplinjen, og han handlet helt korrekt i henhold til den situasjonen som oppsto.

Det har i en periode vært en økende tendens til ”Runway incursions”, og det er svært viktig at alle aktører som opererer på en flyplass er bevisst på dette, og at flyselskapene og

lufttrafikkjenesten fokuserer spesielt på ”situational awareness” under bakkeoperasjoner. Spesielt viktig er dette under forhold med nedsatt sikt, som mørke og dårlige værforhold.