

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

RAP: 51/2003

Avgitt: 25. september 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.: Fokker F-27 MK 050, LN-RNG / Piper PA-28-140, LN-ABI
-motor(er): 2 stk. Pratt & Whitney Canada PW125B / 1 stk. Textron Lycoming O-320-E3D

Operatør: SAS Commuter AS / Privat

Radiokallesignal: BRA 4242 / LN-ABI

Dato og tidspunkt: 26. juni 2003, kl. 1510

Hendelsessted: Kristiansund lufthavn Kvernberget (ENKB)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, "Runway incursion"

Type flyging: Ruteflyging/Privat

Værforhold: Vind: 020° 13 kt. CAVOK. Temperatur: 19 °C. QNH: 1023 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR/VFR

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Besetning: Fartøysjef BRA 4242

-kjønn/alder: Mann, 40 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: Ikke oppgitt

Fartøysjef LN-ABI

Mann, 61 år

PPL-A

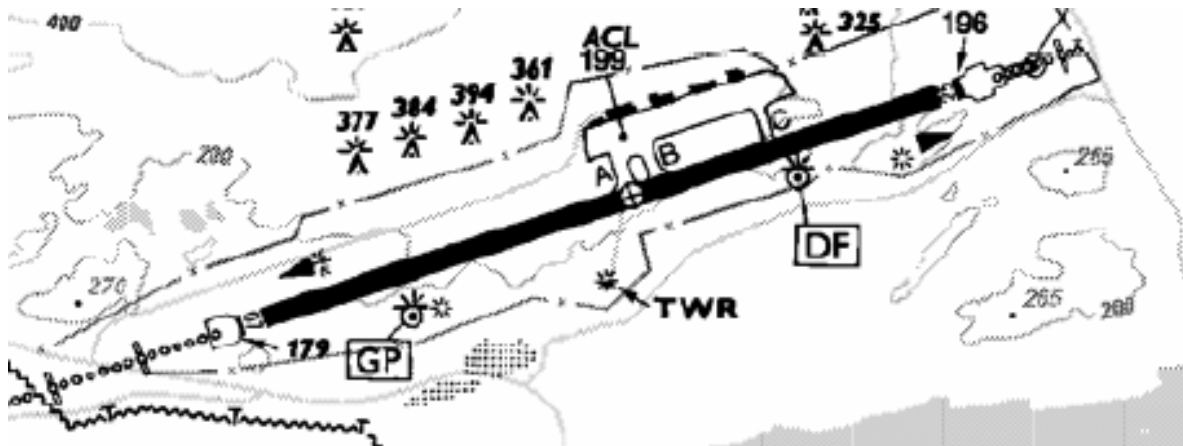
443 timer total flygetid

Informasjonskilder: "Rapport om lufttrafikkhendelse" (NF 0148) fra fartøysjef LN-ABI, Incident Investigation Report F50 fra SAS Commuter (No 2003-017) og rapport fra lufttrafikkjenesten på Kvernberget

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-ABI lå på finale til bane 07 på Kvernberget da BRA 4242, en Fokker 50 fra SAS Commuter (flyr Braathens rute på Kvernberget), brøt sin klareringsgrense ved å takse forbi "Holding Position" til rullebane 07 ved taksevei A. Fartøysjefen på LN-ABI registrerte dette, det samme gjorde flygelederen i tårnet. Flygelederen løste konflikten

ved å instruere LN-ABI om å avbryte sin innflyging på kort finale. LN-ABI fulgte instruksjonen og tok en ekstra landingsrunde. BRA 4242 fikk ny klarering, denne gangen til "line up runway 07".



Fartøysjefen på BRA 4242 beklaget det inntrufne først over radio og siden i telefonsamtale med flygelederen etter landing i Bergen. Han har i sin rapport anført at avgangen var planlagt på bane 25 ut fra tilgjengelige opplysninger om at vindretning og styrke var 040°/10kt. Da de fikk oppgitt aktuell vind til å være 020°/13 kt i forbindelse med at de bad om takseklarering, valgte han at avgangen skulle foretas på bane 07 for å være sikker på å unngå å komme i konflikt med begrensningen på 10 kt medvind. Dermed fikk besetningen det travelt med å endre innstillingen av navigasjonsinstrumenter og foreta en ny avgangsbriefing i tillegg til å gjennomføre sjekklister. Det er kort vei til den aktuelle venteposisjonen, og ved en feiltakelse takset de inn på rullebanen.

Fartøysjefen på LN-ABI har i sin rapport oppgitt at han ikke på noe tidspunkt følte at situasjonen ikke var under kontroll.

SAS Commuter har opplyst at deres flyoperative avdeling nå har laget en handlingsplan for å forebygge hendelser som dette. Ett tiltak er at den aktuelle hendelsen vil bli gjennomgått og drøftet ved alle "line checks" for selskapets flygere de nærmeste 12 måneder. I tillegg har skoleavdelingen tatt emnet "Runway Incursion" inn som et av emnene som skal "briefes" særskilt med samtlige flygebesetninger under høstens OPC/PC (Operational Proficiency Check/Proficiency Check).

Avinor Region Midt-Norge har behandlet denne hendelsen i sitt sikkerhetsledelsessystem. Erfaringsoverføring og spørsmålet om hva flygelederen eventuelt kunne ha gjort annerledes for å stoppe hendelseskjeden tidligere og forhindre at klareringsgrensen ble brutt, er sentralt i denne forbindelse. Utdrag av et innspill fra Kvernberget gjengis her:

"Det er svært viktig at flygeleder på vakt hvis mulig, også observerer med selvsyn at gitt klarering til fartøysjef blir overholdt. I dette tilfelle var flygeleder opptatt av koordinering på telefonen, samtidig som han noterte på FPS [Flight Progress Strip]. Erfaring har vist oss at det fra tid til annen skjer at fartøysjef bryter nettopp en slik klarering. En må derfor hvis mulig forsøke å dele sin oppmerksomhet på flyet som er i ferd med å lande, flyet som takser ut til holding, samt koordinering og notering i arbeidsposisjon. Hadde flygeleder på vakt observert at flyet som skulle stoppe ved sperrelinjen, hadde en hastighet som indikerte at det ikke ville stoppe, kunne han "gått inn" og bedt fartøysjefen om å bekrefte at han hadde tenkt å stoppe. Et annet

”typisk” brudd er å starte avgang, uten å ha mottatt en avgangsklarering. Også her vil en farlig situasjon kunne bli avverget ved observasjon.

Ofte hvis det er tid til det, kan det lønne seg å oppgi grunnen til at flyet får klarering kun til holding, og ikke til å entre banen. Hadde en formulering som for eksempel - ”taxi to holding position 07 due to aircraft on short final” eller ” behind first landing, line up and wait behind”- [blitt benyttet, vil] terskelen for å bryte denne klareringen erfaringsmessig bli betraktelig høyere.

Ved utforming av arbeidsposisjon både når det gjelder selve pulten samt vindusstropper og andre ting som kan blokkere flygeleders synsfelt, er det viktig at en kartlegging av synsfelt blir gjort. Dette for å sørge for at ”vitale” punkter på flyplassens manøvreringsområde er godt synlig. Sperrelinjene på taxiveiene er et eksempel på dette, tersklene et annet. [...]

På Kvernberget er bemanningsoppsettet en flygeleder og en LTT-fullmektig. Ved en ”optimal” arbeidsfordeling mellom disse, ville en bedre kunne avverge et slikt brudd på gitt klarering. 4 øyne er bedre i stand til å observere flere ting samtidig, enn 2.”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

”Runway incursions” er et område som for tiden vies stor oppmerksomhet både internasjonalt og nasjonalt. Det foreligger blant annet en ”European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions”, utgitt av EUROCONTROL i mai 2003. (Ref. <http://www.eurocontrol.int/eatm/agas/runwayincursions/actionplan.html>) Fra denne rapporten siteres et utdrag fra kapittelet ”Flight Crew Best Practices”:

- 1. It is essential to adhere strictly to all existing ICAO Standard Operating Procedures and phraseologies.*
- 2. Flight crews need to ensure that they follow the clearance or instructions that are actually received, and not the one the flight crew is expecting to receive*
- 3. A good planning of the ground operations can decrease the workload during taxi. The flight and its associated risks starts already during the preparation.*
- 4. Good situational awareness is the top priority during taxi. All crewmembers should be involved here.*
- 5. Application of the “Crew Resource Management” principles during taxi is as important as during the other phases of flight.*
- 6. Even the most professional and experienced people make mistakes. By being defensive and letting the built-in safety nets do their work, a single mistake should not lead to a serious incident or accident.*

Arbeidsbelastningen i cockpit øker når planer endres som i dette tilfellet, men viktigheten av å overholde lufttrafikkjenestens klareringer er uomtvistelig. Klareringer er sikkerhetsbarrierer som skal forebygge kollisjoner og trafikkonflikter. Punkt 6 i ”Best Practices” ovenfor minner oss om sårbarheten i de barrierene som utgjøres av menneskelige faktorer. Når dette skjer, er det viktig at systemet kan fange opp avviket snarest mulig. Innspillet fra Kvernberget inneholder gode momenter i denne forbindelse.

Det er positivt at både Avinor og SAS Commuter synes å ha tatt fatt i denne aktuelle problemstillingen i sitt forebyggende flysikkerhetsarbeid.

Kommisjonen mener at det ikke forelå kollisjonsfare i dette tilfellet. Det var dagslys og god sikt, og det etablerte sikkerhetssystemet fungerte slik at en utvikling mot en forverret faresituasjon ble avverget.