

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 30/2000

Avgitt: 21.06.2000

Luftfartøy

-type og reg.: McDonnell Douglas MD-80, LN-ROP
Radiokallsignal: SAS 365
Dato og tidspunkt: 20. mars 2000, kl. 2000
Hendelsessted: Bardufoss lufthavn, bane 29
Type hendelse: Luftfartshendelse, avkjøring av glatt bane i forbindelse med oppstilling for start
Type flyging: Ervervsmessig (ruteflyging)
Værforhold: METAR 201850Z: 25016G27KT 220V290 9999 FEW020 SCT 040 M01/M07 Q0986=
Lysforhold: Mørkt
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR
Antall om bord: Ukjent
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Et banelys slått overende
Fartøysjefen
-kjønn/alder: Mann, ukjent
-sertifikat: ATPL-A
Informasjonskilder: Fartøysjefens "Flight Occurrence Report", vakthavende flygeleders rapport på Luftfartshendelse, rapport fra Bardufoss hovedflystasjon "Hendelse under taksing" og HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-ROP mottok takseklarering kl.1952 for venteposisjon bane 29. Etter hvert fikk flygebesetningen klarering til å entre banen via taksevei B. Flyet ble takset ut på "underrun" 29 for å kunne bruke hele den tilgjengelige rullebanelengden for starten. Fartøysjefen skriver i sin rapport at det ble takset langsomt. Da flyet skulle vendes helt ut på enden av "underrun", gjorde han en venstre sving for å posisjonere flyet rundt til avgangsretningen. Det viste seg da at det var svært glatt i området. Fartøysjefen hadde ingen styring og ingen bremsevirkning. Flyet skled ut til høyre, og ble stående fast med

neshjulet utenfor banen. Fartøysjefen anså at det var nødvendig med en traktor for å komme løs. Noen traktor var ikke tilgjengelig, men en mekaniker kom ut til baneenden, og i samarbeid med ham greide flygebesetningen ved hjelp av motorreversering ("power back") å komme løs etter 3 forsøk. Flyet ble snudd i baneretningen og plassert på senterlinjen. Under denne operasjonen ble et banelys slått overende av en "spraydeflector". Mekanikeren rensket neshjulet for snø og kontrollerte at det ikke var oppstått noen skade på flyet, og kl. 2021 ble en normal avgang utført.

I den tiden LN-ROP oppholdt seg på Bardufoss var det til dels marginale værforhold. Det var snøbyger og kraftig vind fra sydvest (11-22 kt med vindkast 25-40 kt). Sikten varierte fra 500 m til mer enn 10 km. Skybasen vekslet mellom 800 og 1 500 ft.

Besetningen hadde fått oppgitt at "Braking action" var 30/30/31 (29/30/31, fra fartøysjefens rapport) på sandet is. Denne målingen var utført kl. 1830, altså ca. 90 minutter før uttaksingen. Etter avgangen ble en ny måling foretatt kl. 2020 med følgende resultat: 25/26/27. Ca. 80% av underrun 29 var dekket av 1 cm tørr snø. Bremsprøvene ble foretatt på rullebanen. Det ble ikke gjort målinger på "underrun". Det blir antatt av Bardufoss hovedflystasjon, som utfører bremsemålingene, at verdiene på bremseprøvene målt på rullebanen også var gjeldende for "underrun".

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Dette var en kveld med riktig "ruskete" værforhold og hvor manøvreringsområdet var glatt. De oppgitte verdier for baneforholdene var kjent for flygebesetningen. Til tross for at det i følge fartøysjefen ble manøvrert forsiktig med lav hastighet kom flyet på utsiden av banen. HSL anser at preparering av rullebaner og takseveier er en kontinuerlig prosess. Det er viktig at flygebesetninger er oppmerksom på at bremseeffekten er kun gyldig i det øyeblikk prøven blir utført, og at snøbyger eller sterk vind som blåser nedbør inn på banen etter at bremseprøvene er tatt, kan endre disse verdiene.

I forbindelse med liknende hendelser siste vintersesong utga HSL den 17. november 1999 en rekke tilrådinger til Luftfartstilsynet. Fra disse nevnes:

1. Den informasjon som gis til operatører og flygebesetninger vedrørende aktuell bremseeffekt har vist seg å være misvisende. Det er ved enkelte anledninger vesentlig glattere enn hva de oppgitte verdier tilsier.
2. Presentasjon av aktuelle bremseverdier kan forbedres.
3. Målemetoden kan forbedres.
4. Selskapene bør vurdere om gjeldene prosedyrer for operasjon på glatte baner kan forbedres.

Siden det i Norge årlig er en lang periode hvor det er vanlig at rester av nedbør blir liggende på manøvreringsområdet er det av største betydning for en flygebesetning at korrekt og nøyaktig informasjon om bremseeffekt blir tilgjengelig. Den informasjon som gis må være oppdatert og være gyldig for de aktuelle forhold når luftfartøyet skal bruke banen. Det er videre også viktig at flygebesetninger viser godt skjønns og etterspør ferske målinger.