

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

RAP: 41/2003

Avgitt: 18. august 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.:	PA-34-220T, LN-TFD / DHC-8-402, LN-WDA
Operatør:	Norwegian Aviation College (NAC) / Widerøes Flyveselskap ASA
Radiokallesignal:	TFN 06 (Spirit 06) / WIF 308
Dato og tidspunkt:	17. februar 2003, kl. 2120
Hendelsessted:	Sandefjord lufthavn Torp (ENTO)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, "runway incursion"
Type flyging:	Ervervsmessig skoleflyging / Ruteflyging
Værforhold:	Vind: 340° 3 kt. CAVOK Temperatur: -6 °C. QNH: 1038 hPa
Lysforhold:	Mørkt
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR/IFR
Antall om bord:	3 / Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefer	
-kjønn/alder:	Mann, 36 år / Mann, 55 år
-sertifikat:	CPL-A, IR og IK2 / ATPL-A
-flygererfaring:	2 500 timer/15 370 timer
Informasjonskilder:	Rapport fra Avinor Øst-Norge og begge fartøysjefene

FAKTISKE OPPLYSNINGER

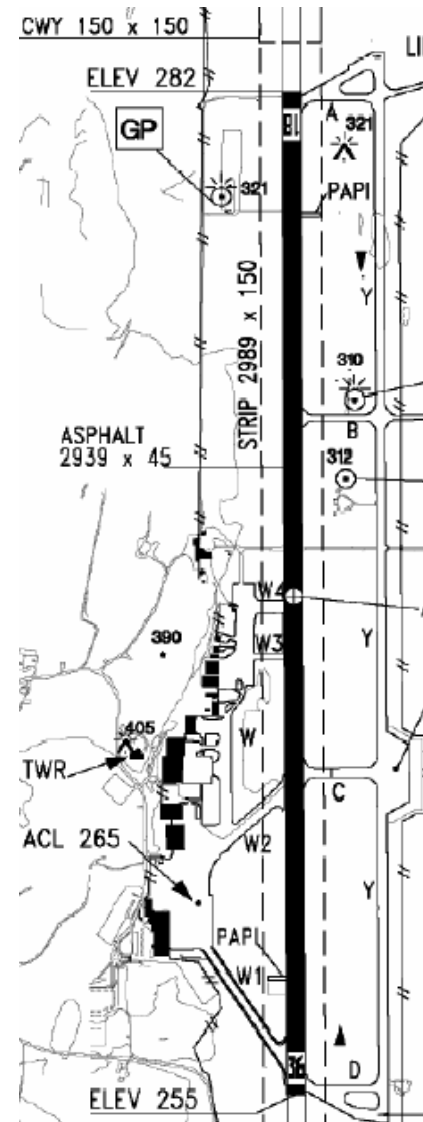
WIF 308 var på finalen til bane 36 på Torp da Spirit 06 kalte opp fra manøvreringsområdet og fikk klarering til å starte motorene. WIF 308 hadde fortsatt ikke landet da Spirit 06 fikk takseklarering, og klareringsgrensen ble derfor satt til venteposisjon W4, midt på rullebane 36.

Besetningen på Spirit 06 leste klareringen korrekt tilbake, men takset forbi stopplinjen. Flygelederen i tårnet observerte dette og ga øyeblikkelig WIF 308 ordre om å avbryte sin innflyging. WIF 308 gjorde en "normal go-around" fra ca. 200 ft, etterfulgt av en visuell landingsrunde og landing på bane 36.

Ingen av fartøysjefene var enda blitt oppmerksom på den konflikten som var i ferd med å utvikle seg da flygelederen grep inn. Fartøysjefen på WIF308 har uttalt at han ikke opplevde situasjonen som dramatisk. Passasjerene ble informert om at de gjorde en avbrutt innflyging på grunn av at et fly var på vei inn på rullebanen uten å ha fått klarering til dette.

Besetningen i skoleflyet beklaget det inntrufne, og mente hendelsen i hovedsak skyldtes uoppmerksomhet fra deres side.

Ifølge Avinor er venteposisjonen skiltet og merket i henhold til BSL E 3-2.



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>)

Kommisjonen mener det oppstod en mulig kollisjonsfare ved denne hendelsen. Vaktstående flygeleder opptrådte raskt og korrekt slik at en utvikling mot en forverret faresituasjon ble avverget.