

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

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

SL RAP: 26/2004

Avgitt: 16. august 2004

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy

-type og reg.: DHC-8-103, LN-WID

Operatør: Widerøes flyveselskap ASA

Radiokallesignal: WIF 808

Dato og tidspunkt: Onsdag 17. september 2003, kl. 1310

Hendelsessted: Bodø lufthavn (ENBO)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, avgang uten klarering

Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging

Værforhold: METAR Bodø 171050Z 25010KT 7000 SHRA SCT015 BK030
08/06 Q1010 NOSIG

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR

Antall om bord: 3 + 27

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Besetningen:

Fartøysjef

-kjønn/alder: Mann, 47

-sertifikat: ATPL

-flygererfaring: 9 200 timer totalt hvorav 3 450
timer på aktuell flytype. Siste
døgn 6 timer, siste 30 døgn 39,5
timer, siste 90 døgn 95 timer

Styrermann

Mann, 27

CPL

1 625 timer totalt hvorav 300 på
aktuell flytype. Siste døgn 4,5
timer, siste 30 døgn 36,3 timer,
siste 90 døgn 112 timer

Informasjonskilder: Rapport fra Avinor Nordland/Bodø kontrolltårn, rapport fra
fartøysjef LN-WID samt HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

En DHC-8-103, LN-WID, fra Widerøes flyveselskap, skulle fly selskapets rute WIF 808 fra Bodø lufthavn (ENBO) til Leknes flyplass (ENLK). I følge besetningen hadde planlegging og forberedelser til flygingen blitt foretatt som normalt. Kl. 1309 fikk besetningen klarering til å takse ut på rullebane 25 ved intersection "Delta" for å vente på avgangsklarering. Takseklareringen ble korrekt lest tilbake til kontrolltårnet og flyet ble satt i bevegelse. Fartøysjefen var "pilot flying" (PF) og styrmannen hadde ansvaret for radiokommunikasjon med lufttrafikkjentesten.

Under taksingen spurte fartøysjefen styrmannen om de hadde mottatt avgangsklarering. Dette svarte styrmannen bekreftende på. Fartøysjefen følte seg litt usikker og gjentok spørsmålet kort tid senere. Styrmannen svarte bekreftende nok en gang. Styrmannen var på det tidspunktet nytilsatt og hadde kortest ansiennitet av flygerne. Fartøysjefen valgte å ikke "overkjøre" han med ytterligere usikkerhet om klarering, og iverksatte avgang umiddelbart etter at flyet var stilt opp på bane 25. Flyet tok av og klatret ut fra Bodø med kurs mot Leknes. Supervisor i Bodø kontrolltårn gjorde besetning oppmerksom på at avgangen hadde skjedd uten klarering. Det er prosedyre i selskapet at takselys skal slås av når avgangsklarering er mottatt, men fartøysjefen kunne ikke huske om lysene var på eller av da avgangen ble iverksatt.

Årsaken til at WIF 808 ikke fikk avgangsklarering umiddelbart var et helikopter som hovret like nord for flyplassen. Lufttrafikkjentesten ville holde igjen Widerøe-flyet til helikopteret hadde flyttet seg lengre vekk.

Styrmannen hadde gjennomført linjesjekk med "final release" for flyging fem og en halv måned før hendelsen. Selskapet hadde i denne perioden sagt opp flere flygere og styrmannen var en av dem som fløy på oppsigelse. Styrmannen har gitt uttrykk for at dette påvirket han i betydelig grad. Oppsigelsen ble trukket tilbake av selskapet på et senere tidspunkt.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB) ser prinsipielt alvorlig på det å ta av fra en kontrollert flyplass uten klarering. Bodø lufthavn er en flyplass med periodevis mye trafikk og hadde i 2003 ca. 43 000 bevegelser med sivile fly i tillegg til all militær trafikk fra Bodø hovedflystasjon. Sannsynligheten for at avgang uten klarering ender med en nærpasering er derfor stor.

I dette tilfellet ble WIF 808 holdt igjen på grunn av annen lufttrafikk i nærheten. Lufttrafikkjentesten hadde dermed vurdert det til at sikkerhetsmarginene ville bli for små hvis WIF 808 fikk avgangsklarering med en gang flyet kom ut på rullebanen. Da Widerøe-flyet påbegynte avgangen observerte flygelederen hva som skjedde, men valgte å unnlate å gripe inn. Etter det HSLB forstår var avstanden mellom WIF 808 og helikopteret økende. Helikopteret befant seg også i en annen retning enn den WIF 808 skulle ta av i. Da flyet først hadde satt seg i bevegelse kunne det derfor foreta en avgang uten at avstanden til annen trafikk ble kritisk. I stedet for å stoppe et fly som var satt i akselerasjon valgte derfor flygelederen å la WIF 808 ta av og heller påpeke klareringsbruddet overfor besetningen i ettertid. HSLB slutter seg ut fra omstendighetene til denne vurderingen.

Styrmannen har gitt uttrykk for at han opplevde oppsigelsestiden som vanskelig. Havarikommisjonen har sett flere eksempler på at flygere som utfører aktiv flygertjeneste i sin

oppsigelsestid har hatt konsentrasjonsproblemer og hatt problemer med å holde tilstrekkelig fokus på prosedyrene for å ivareta sikker flyging. Det er HSLBs oppfatning at dette kan ha vært en medvirkende årsak til at styrmannen ikke oppfattet klareringen korrekt.