

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

[URL:http://www.aaib-n.org](http://www.aaib-n.org)

RAP: 56/2003

Avgitt: 7. oktober 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.:	DHC 8-103, LN-WIH / DHC 8-311, LN-WFB
Radiokallesignal:	WIF 371 / WIF 400
Dato og tidspunkt:	30. januar 2002, kl. 0652
Hendelsessted:	Sandefjord lufthavn Torp (ENTO)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, "runway incursion"
Type flyging:	Ervervsmessig ruteflyging, begge
Værforhold:	ENTO METAR kl. 0650. Vind: 270° 6 kt. CAVOK. Temp./doggpkt.: -3 °C/- 4 °C. QNH: 1007 hPa.
Lysforhold:	Mørke
Flygeforhold:	VMC, begge
Reiseplan:	IFR, begge
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjef på WIF 371, rapport fra vakthavende flygeleder, rapport fra sjeflygeleder Torp kontrolltårn samt HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted på Sandefjord lufthavn Torp kun 19 dager etter en tilsvarende hendelse på samme sted (blir beskrevet i egen rapport), og involverte to DHC 8 fra Widerøes Flyveselskap.

WIF 400 var ferdig med avising på avisingsplattformen på østsiden av rullebanen, og hadde takset inn i avgangsposisjon på bane 36. Her mottok besetningen avgangsklarering fra vakthavende flygeleder.

WIF 371 var parkert på oppstillingsplattformen på vestsiden av rullebanen, og besetningen ba om takseklarering til avisingsplattformen. Besetningen fikk klarering til holdeposisjon W2, på grunn av WIF 400 som var klar i avgangsposisjon.

WIF 371 reduserte tilsynelatende ikke hastigheten da den nærmet seg W2, men passerte skiltene som markerer holdeposisjonen og fortsatte mot rullebanen.

Flygelederen observerte det som var i ferd med å skje og kalte umiddelbart opp besetningen på WIF 371 og instruerte dem til å stoppe. Han kansellerte også avgangsklareringen til WIF 400 som ennå ikke hadde startet sin avgang. WIF 371 stoppet ca 25-30 meter før rullebanen. Holdeposisjon W2 er markert med malt stopplinje og store markeringsskilt. En gammel stopplinje noe nærmere rullebanen er overmalt med svart. Fartøysjefen skriver i sin rapport at denne gamle stopplinja fremsto klarere enn den gule stopplinja som delvis var dekt av et tynt snølag. Han skriver også at besetningen var klar over at klareringsgrensen var holdeposisjon W2, og at WIF 400 hadde mottatt avgangsklarering.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Nok en gang var det en årvåken flygeleder som grep inn og forhindret at en mulig situasjon fikk utvikle seg. Besetningen på WIF 371 var i følge fartøysjefens rapport klar over sin klareringsgrense, men flygelederen observerte altså at WIF 371 passerte stopplinja og hadde ingen forutsetning for å kjenne intensjonene til besetningen. Han grep da helt korrekt inn og avklarte situasjonen.

HSL har selv vært på Torp og sett på takseveier og skilting/merking og er av den oppfatning at forholdene er tydelige og oversiktlige.

Det ble i etterkant av denne hendelsen arrangert et møte mellom Sandefjord lufthavn, lufttrafikkjenesten og Widerøes Flyveselskap. HSL var tilstede på møtet som observatør. Møtet var fruktbart, og det ble diskutert forskjellige tiltak som vil kunne bidra til å hindre gjentakelse av liknende hendelser.

Representanten fra Widerøes mente det kunne være grunnlag for å kjøre en "Situational Awareness" kampanje blant besetningene, og spesielt fokusere på at besetninger som opererer på hjemmebase lett kan komme i en situasjon hvor de blir "for kjente" og mister fokus på viktige sikkerhetsbarrierer.

Sandefjord lufthavn vil se på muligheten for å bruke rød maling for å merke snødekte stoppliner, samt arbeide for å få installert blinkende lys på siden av stopplinjene.

Lufttrafikkjenesten vil på sin side gjennomgå lavsiktprosedyrene (LVP) ved lufthavnen med det formål å øke overvåkingmuligheten i vær og lysforhold der manøvreringsområdet ikke er synlig for lufttrafikkjenesten, mens sikten langs bakken er slik at det i utgangspunktet ikke blir innført begrensninger i antall flybevegelser.

HSL er av den oppfatning at de involverte parter samarbeidet konstruktivt for å se på løsninger som kan forhindre liknende situasjoner i fremtiden.

Under høringsrunden har det fremkommet at Widerøes har endret sine prosedyrer etter hendelsen. Endringene er som følger:

Pre-departure checklist er endret til færre punkter

Landing lights brukes i forbindelse med klarering ”into position”
Taxi lights slås av ved mottatt avgangsklarering

HSLB anser at disse endringene vil være et viktig bidrag for å forhindre tilsvarende hendelser.