

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

RAP: 53/2002

Avgitt: 14. oktober 2002

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-KKD og Eurocopter AS 332 L2, LN-OHD

Radiokallesignal: NAX 802 og HKS 407

Dato og tidspunkt: 23. juli 2001, kl. 1715-1720

Hendelsessted: Kristiansund lufthavn Kvernberget (ENKB)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, avgang uten klarering

Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging, begge

Værforhold: Vakthavende flygeleders beskrivelse: vind fra 270° 7 kt, sikt på mer enn 10 km, spredte skyer i 1 000 ft og brutt skydekke i 3-4 000 ft. Temp./Doggpkt: 15 °C/12 °C. QNH: 1016 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR, begge

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 46 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: Total flygetid: 6 171 timer, hvorav 3 026 på aktuell type

Styrmannen

-kjønn/alder: Mann, 45 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: Total flygetid: 5 963 timer, hvorav 1 780 på aktuell type

Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter, rapport fra vakthavende flygeleder og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted på Kristiansund lufthavn Kvernberget (ENKB) og involverte NAX 802, en F-50 fra Norwegian Air Shuttle som skulle fly fra ENKB til Trondheim lufthavn Værnes, og HKS 407, en AS 332 L2 Super Puma fra CHC Helikopter Service på vei fra ENKB til boreriggen "Trans Ocean Searcher".

Kl. 17:07:00 ba besetningen på HKS 407 om oppstartsklarering. Vakthavende flygeleder ga klarering for oppstart, med beskjed om at bane 25 var bane i bruk. Ca. 4 minutter senere ba også besetningen på NAX 802 om oppstartsklarering. Flygeleder ga klarering for oppstart, og ga besetningen mulighet for selv å velge bane for avgang. Besetningen ba da om bane 07. Besetningen på HKS 407 hadde i mellomtiden startet, og fikk klarering til å takse inn i avgangsposisjon på bane 25. Etter å ha mottatt klarering, startet besetningen på HKS 407 sin avgang kl. 17:16:20. Kl. 17:16:30 ba besetningen på NAX 802 om å foreta avgang på bane 25, og mottok klarering for å takse inn i avgangsposisjon. Begge luftfartøyer skulle etter avgang svinge mot høyre, og flygeleder ønsket derfor å la NAX 802 stige rett fram mot BRS NDB til den var minst 1 000 ft over HKS 407 før den fikk starte høyresving mot rapporteringspunkt TURSI. Flygeleder ønsket å opprette radarkontakt med HKS 407, bestemme dennes posisjon og kontrollere at den hadde en avstand på minst 5 NM fra den forlengede senterlinjen på bane 25. I tillegg ønsket han å kontrollere at HKS 407 fulgte forventet kurs. Denne ville divergere ca. 70° fra den forlengede senterlinjen dersom HKS 407 fulgte normal prosedyre og steg rett fram til 1 000 ft før høyresving ble startet. Etter at alt dette var konstatert ville han utstede avgangsklarering til NAX 802. Kl. 17:18:30 forespurte flygelederen besetningen på HKS 407 om aktuell høyde, og de leste tilbake at de klatret gjennom 1 200 ft. Besetningen fikk så beskjed om å flate ut 1 500 ft, og holde denne høyden inntil ny klarering ble gitt. Flygelederen konstaterte så ved hjelp av peiler at HKS 407 hadde startet sving nordover. Flygelederen ga besetningen på NAX 802 en tilleggsklarering som gikk ut på å klatre mot BRS NDB til 2 500 ft, før høyresving ble startet. Besetningen leste tilbake, og bekreftet klareringen. Kort tid etter oppdaget flygelederen at NAX 802 allerede hadde startet sin avgang. HKS 407 hadde på dette tidspunktet påbegynt sin sving nordover, og hadde vært i luften i 3 minutter. Vakthavende flygeleder bedømte situasjonen slik at det å avbryte starten til NAX 802 på det tidspunktet ville medføre unødig dramatik, og ba i stedet om en bekreftende peiling fra HKS 407. Denne bekreftet at HKS 407 lå 2-3 NM nord for utflygingskursen til NAX 802, med økende avstand. Like etter ble det oppnådd radarkontakt med NAX 802 som ca. 1,5 minutter etter avgang ble observert stigende gjennom 2 500 ft. Besetningen på NAX 802 ble så gjort oppmerksomme på at de hadde foretatt avgang uten klarering.

De involverte rapporterte hendelsen i henhold til gjeldende rutiner.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser ikke at det forelå noen fare for sammenstøt ved denne hendelsen. Fartøysjefen på NAX 802 skriver i sin rapport at de etablerte visuell kontakt med HKS 407 like etter avgang, og at de også hadde HKS 407 på sin TCAS. Flygelederen hadde også tatt så vidt

mange forholdsregler i forkant av de to avgangene med tanke på en mulig konflikt, at han hadde kontroll på trafikkbildet til tross for den ureglementerte avgangen.

Det er alvorlig at det blir foretatt avgang uten klarering. Hendelsen avdekker, etter HSLs oppfatning sviktende rutiner og mangelfullt besetningssamarbeid. Fartøysjefen beskriver hendelsesforløpet i sin rapport, og det fremkommer her at flygebesetningen mottok "cabin clear" fra flyvertinnen mens de takset nedover rullebanen mot avgangsposisjon. Da de hadde lest "Line Up" sjekklisten ventet de på signal på at flyvertinnen hadde satt seg. Dette signalet kom ikke, og etter ca. 1 minutt kalte styrmannen på flyvertinnen. Hun hadde glemt å gi cockpitbesetningen signalet "C/A is seated", men bekreftet at hun hadde satt seg. Styrmannen spurte så fartøysjefen om de hadde mottatt avgangsklarering. Fartøysjefen var på det tidspunktet overbevist om at klarering var mottatt og svarte ja på dette. Fartøysjefen begynte forsiktig å bevege flyet i avgangsretningen mens de mottok ATC-klarering, og da denne var lest tilbake startet han avgangen.

Det er her flere ting som kan ha bidratt til å forstyrre oppmerksomheten i cockpit. Beskjed om "cabin clear" ble gitt på et tidlig tidspunkt, men flyvertinnen glemte å gi signalet "C/A is seated". Da dette forholdet var avklart og det var bekreftet at flyvertinnen satt på plass, var styrmannen i tvil om de hadde mottatt avgangsklarering. På forespørsel fikk han feilaktig svar på dette av fartøysjefen. I stedet for å få dette forholdet bekreftet, ble avgangen foretatt uten at vakthavende flygeleder ble forespurt. En tommelfingerregel tilsier at er du i tvil, så skal du sørge for å få en bekreftelse på det aktuelle forholdet før det tas en avgjørelse. HSL er også av den oppfatning at det er uheldig at kabinbesetningen først skal gi signal om "cabin clear", for deretter å komme tilbake med ny beskjed om "C/A is seated". Her foreligger en mulighet for forglemmelse. HSL anser at dersom det blir gitt en beskjed, som bekrefter begge forhold, vil muligheten for forglemmelse bli redusert. Dette er forhold som det kan fokuseres på under felles CRM-trening for flygebesetninger og kabinbesetninger.

TILRÅDING

HSL tilrår selskapet å vurdere rutinene for kommunikasjon mellom cockpitbesetning og kabinbesetning, spesielt i forbindelse med forberedelse til avgang, for med dette å redusere eventuelle forstyrrende momenter i denne fasen av flygingen (Tilråding nr. 42/2002).