

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 03/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 6. april 1995

Luftfartøy

-type og reg.: MD 80, OY-KHK
Radiokallesignal: SAS 457
Dato og tidspunkt: 26. desember 1994 kl. 0941
Hendelsessted: Oslo lufthavn Fornebu
Type hendelse: Kollisjonstilbud under avgang med tauet fly som krysset rullebanen
Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging
Værforhold: CAVOK
Reiseplan: IFR
Informasjonskilder: Rapport Lufttrafikkjentesten med lydbåndutskrift av bakkeposisjon og tårnposisjon, rapport fra fartøysjef SAS 457 samt HSLs egne undersøkelser

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

HENDESESFORLØP

Fartøysjefen på SAS 457 sier i sin rapport at de hadde mottatt avgangsklarering for bane 24, og utførte statisk avgangsprosedyre. (Prosedyren består i å utføre en motor aksellerasjonssjekk før bremsene slippes). I løpet av denne prosedyren la besetningen merke til en traktor med en B-737 på slep som kom fra høyre mot venstre på taksebane D. Etter noen få sekunder ble det klart at traktoren ikke kom til å stoppe i venteposisjon, så fartøysjefen på SAS 457 som da hadde påbegynt avgangen, stoppet sitt fly innenfor 100 m fra avgangspunktet, mens det hadde en hastighet på under 30 kt. Besetningen ble deretter informert av kontrolltårnet om at hendelsen berodde på en misforståelse.

Flygelederen ved Fornebu kontrolltårns bakkeposisjon sier i sin rapport at det var lite trafikk på hendelsestidspunktet. SAS 457 ble gitt avgangsklarering for bane 24 av flygelederen i tårnposisjon. Det gikk lang tid før SAS 457, fremdeles på rullebanen, gjorde dem oppmerksom på at det var en tauetraktor med fly på slep som krysset rullebanen. Flygelederen anslår tidsrommet fra avgangsklarering ble gitt til SAS 457 og til de ble gjort oppmerksom på tauetraktor med fly til ca. 3 minutter. Han sier at det vanligvis brukes 30-60 sekunder fra oppstilling i avgangsposisjon til avgangen påbegynnes. Han mener at han må

ha trodd at SAS 457 tok av mens han var opptatt med noe annet på bakkefrekvensen, så han ga tauetraktoren klarering til å krysse rullebanen. For ham så det ut som om SAS 457 ikke var i bevegelse da han og flygelederen i tårnposisjon ble oppmerksom på tauetraktoren med slep på rullebanen. Etter at denne hadde krysset rullebanen, ble SAS 457's avgangsklarering bekreftet og flyet tok av.

Flygelederen ved Fornebu kontrolltårns tårnposisjon sier i sin rapport at SAS 457 ble overført til tårnfrekvensen mens det takset for avgang bane 24. Han hadde ingen annen trafikk, og ga avgangsklarering i første sending, noe besetningen bekreftet. Ca.3 minutter senere anropte SAS 457 tårnet. Han så ut og ble oppmerksom på et Braathens SAFE fly som ble tauet over bane 06/24 på taksebane D, og SAS 457 som fremdeles sto i avgangsposisjon bane 24. Han meddelte da SAS 457 at det hadde skjedd en misforståelse i tårnet. I mellomtiden var Braathen flyet klar av bane 06/24, og SAS 457 ba flygelederen bekrefte avgangsklareringen. Dette ble gjort, hvorpå SAS 457 tok av.

Flygelederne har ikke kunnet erindre hvorvidt flygelederen i bakkeposisjon ba flygelederen i tårnposisjon om tillatelse til å la tauetraktoren krysse rullebanen. Flygelederne i bakke- og tårnposisjon betjener hver sitt trafikkbord. Mellom de to posisjonene er det plassert en konsoll for bakkeradar, som gjør at flygelederen i bakkeposisjon må strekke seg over dette for å plassere stripper i tårnflygelederens trafikkbord. Det er ikke rutine ved Fornebu kontrolltårn å bruke trafikkstripper som angir de enkelte kjøretøy som måtte befinne seg på aktiv rullebane. Det finnes heller ikke noe annet visuelt signal som indikerer i begge posisjoner at det er trafikk på rullebanen.

Sjeflygelederen sier i sine kommentarer til hendelsen at det var svært liten trafikk på Fornebu 2. juledag, noe som kan ha vært medvirkende til nedsatt årvåkenhet. Etter hendelsen har ledelsen i kontrolltårnet tatt opp denne saken med personalet. Det ble da understreket at årvåkenhet og koordineringsrutiner ikke må svikte selv i perioder med liten trafikkbelastning. Således mener sjeflygelederen at de nødvendige skritt er tatt for å unngå fremtidige liknende hendelser.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL har ingen anmerkninger til de betraktninger sjeflygelederen har anført angående årvåkenhet og koordineringsrutiner i trafikksvake perioder.

HSL mener at trafikkbordet må gjenspeile den trafikk som er aktuell i den enkelte kontrollposisjon også når det gjelder bakketraffikk. Dette vil virke som en hjelp for flygelederne til å opprettholde et korrekt mentalt trafikkbilde. Videre vil bakkeflygelederen da visuelt kunne kontrollere at tårnflygelederen har oppfattet og godkjent bakketraffikken.

HSL mener at i de posisjoner der det hyppig forekommer kryssing av rullebaner bør det etableres lyssignal som må slås av ved den enkelte kryssing.

Dersom en flybesetning planlegger å bruke lenger tid enn normalt på rullebanen, bør det opplyses om dette til lufttrafiktjenesten.

TILRÅDINGER

HSL tilrår Luftfartsverket å instruksfeste at trafikkbord skal gjenspeile det aktuelle trafikkbilde også hva angår kjøretøyer og andre bevegelser på aktiv rullebane.

HSL tilrår Luftfartsverket å vurdere installasjon av lyssignal ved de lufthavner der det forekommer hyppige kryssinger med kjøretøy over rullebanen.