



FLYLEGEN

Go-around

Det har ikke vært ulykker med dødelig utfall i europeisk, kommersiell luftfart de 2 siste årene! Dette er i seg selv en stor seier for sikkerhetsarbeidet innenfor denne delen av luftfarten. Fokus er derfor mer og mer på å finne ut hva som skjer av hendelser og uhell for ytterligere å redusere ulykker og uheldige hendelser. EASA har gjort det ved å publisere en European Aviation Safety plan (EASp): http://www.easa.europa.eu/events/events.php?startdate=29-05-2012&page=1st_European_Aviation_Safety_Plan_%28EASp%29_implementation_and_review_summit

Det er et stort og mangfoldig arbeid i gang for å utvikle dette sikkerhetsarbeidet. ECAST er en viktig del av dette og litt informasjon om denne organisasjonen kan du finne til slutt i dette innlegget. Runway Safety er blitt et sentralt tema og derfor er det som skjer før, under og etter en go-around blitt et aktuelt problem.

[Flight Safety Foundation](#) har tatt tak i dette og innleder nå et samarbeid med EASA og ECAST for å gjøre noe med denne problemstillingen. Det har de gjort ved å danne et Go-around Safety Initiative. 5. juni hørt jeg en presentasjon av Tzvetomir Blajev fra The European Organisation for the Safety of Air Navigation. Hvis noen ønsker en kopi av hele presentasjonen så sender jeg den gjerne, send meg en e-post.

Det vil bli et økende fokus på hva som skjer i forbindelse med et go-around. Hva er årsakene, hva skjer før piloten bestemmer seg for å avbryte en landing, venter piloten for lenge? Målet er å redusere disse hendelsene, bedre beslutningsprosessen og redusere den sikkerhetsrisiko situasjonen rundt en go-around representerer.

Først litt om det man kjenner til av årsaker til go-around. Av hyppighet er dårlig vær, annen trafikk og ustabil innflyging viktigst. Andre faktorer er: fugler, tekniske problemer, manglende landings tillatelse, turbulens etter andre fly, osv. Det ble også påvist at ATC og besetningen bidro ca 50% hver til faktorene som til slutt førte til at innflyging/landing ble avbrutt.

I gjennomsnitt er det ca 1 go-around for hver 1000 flygning. Dette har de forsøkt å analysere ved å gjøre en Flight Data Study ("Much of this information is new and due to analysis from flight data monitoring from the companies and analysis of data from EUCONTROL. Source: EBT Data Analysis Team, ITQI conference, London, 15-16 Feb 2012")

Den gav flere overraskende resultater:

Det ble påvist en prosentvis ØKNING i alvorlige hendelser (increase of proportion to high risk events)! Dette er i seg selv overraskende og gjør at EASA ser på go-around som potensielle høy-risiko situasjoner.

4% av alle innflygninger var ustabile

97% av disse ustabile innflygningene ble ikke avbrutt. Dette ble også kommentert som urovekkende mange fordi dagens regelverk åpner for at det er tryggere å avbryte i tide enn å gjennomføre en ustabil landing. 10% av disse resulterte i en irregulær landing!



FLYLEGEN

Bare 3% av de ustabile innflygingene endte i en go-around! Undersøkelsen viste også at hendelsen kom som en overraskelse på piloten og at den alltid ble gjennomført på en lite tilfredsstillende måte!

Hvorfor valgte mannskapet å lande likevel? Det var mange årsaker og de henger sammen, og oppstår gjerne samtidig. Det var bl.a:

Pilotene forstod ikke avviket og kjente ikke til Standard Operating Procedure (SOP) for denne situasjonen

Pilotene regnet med at flyet ville stabiliseres før landing

Ofte var det en enighet om å fortsette, bl.a. fordi det hadde gått bra tidligere.

Pilotene stolte på at den andre ville si i fra om det var farlig.

Det blir derfor et intensivt arbeidet for å bedre rutine i forbindelse med innflygning. For å få til dette ønsker EASA et frivillig samarbeide mellom industrien, nasjonale myndigheter, selskapene og ATC. Det vil laget forslag til en fremdriftsplan som involverer endring i rutiner både i cockpit og hos ATC, involvering av selskapene og fokusere på å oppdage de usikre innflygingene mye tidligere for å unngå at det oppstår uheldige hendelser.

Spennende arbeid og det viser igjen kompleksiteten i hele flygingen – fra start til landing! Det er også klart at det ennå er mye ugjort i arbeidet for å sikre EASA's mål om en enda tryggere luftfart.

(håper jeg har gjengitt dette riktig. Kan være noen detaljer er litt upresise, men alltid litt vanskelig å referere slike presentasjoner)

Jeg er medlem av ECAST (<http://easa.europa.eu/essi/ecast/>) på vegne av ESAM (<http://www.esam.aero/>) Har fremover tenkt å skrive litt om mine inntrykk fra disse møtene fordi de reflekterer mye av det som foregår i flysikkerhets arbeidet akkurat nå! Det er viktig å se hvem som er medlemmer i ECAST og ECAST direkte og indirekte påvirkning på arbeidet i EASA. Jeg kommer tilbake til et eget innlegg om den overraskende, demokratiske oppbyggingen av beslutningsprosessen i EASA!

ECAST har allerede gjort et stort arbeid i forhold til det som skjer på og nær bakken: [Ground Safety](#) and [Runway Safety, Safety analysis](#) og dannelsen av [European Operators FDM forum](#)