

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 15/98

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 10. mars 1998

Luftfartøy

-type og reg.: B-737-400, LN-BRQ/DHC-8-311, LN-WFA
Radiokallesignal: BRA 32/WIF 381
Dato og tidspunkt: 19. januar 1998, kl. 1505
Hendelsessted: Stavanger Lufthavn Sola
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, avgang uten klarering
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging
Værforhold: Sola METAR kl. 1450: Vind: 020° 13 kt. Sikt: minimum 10 km.
 Skyer: få i 2 000 ft, brutt i 5 000 ft. Temperatur/duggpunkt:
 1°C/-4°C. QNH: 998 hPa
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen
Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter, rapport fra lufttrafikkjenesten Sola,
 egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen oppsto i forbindelse med at BRA 32 skulle fly fra Stavanger Lufthavn Sola til Oslo Lufthavn Fornebu, og var i ferd med å takse ut til bane 36. Samtidig var WIF 381 under innflyging til bane 11, på en flyging fra Glasgow til Sola:

Kl.14:03:15 fikk WIF 381 klarering til å lande på bane 11.

Kl.14:03:45 begynte BRA 32 å nærme seg bane 36, sjekket inn med Sola TWR og fikk følgende klarering: "BRA 32, good afternoon, line up RWY 36 and wait". Besetningen på BRA 32 leste tilbake: "Line up 36 and wait, BRA 32".

Kl. 1405 entret BRA 32 RWY 36 og påbegynte avgang umiddelbart. Dette ble observert av besetningen på WIF 381 som ba Sola TWR om bekreftelse på landings- klareringen. Klareringen ble bekreftet og landing ble foretatt på bane 11. Besetningen på BRA 32

hadde nå blitt klar over at de hadde tatt av uten klarering, og fortsatte til Fornebu etter å ha avklart situasjonen med Sola TWR.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser ikke at det forelå kollisjonsfare ved denne hendelsen. Både vakthavende flygeleder og besetningen på WIF 381 hadde oversikt over situasjonen, og oppfattet raskt hva som skjedde.

Flygeleder så at BRA 32 ikke overholdt klareringen, men valgte å ikke be besetningen om å avbryte avgangen, da dette ville kunne medføre at BRA 32 stoppet i krysset bane 36/11. BRA 32 ville da kunne utgjøre en større fare for WIF 381 under utrulling på bane 11.

Denne hendelsen minner igjen om viktigheten av "situational awareness", hele tiden å være bevisst på egne handlinger i forhold til den rådende situasjon.

Årvåkenhet hos både flygeleder og besetningen på WIF 381 bidro her til at situasjonen ikke fikk et mer alvorlig utfall.