

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 07/98

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 16. februar 1998

---

#### Luftfartøy

-type og reg.:	DHC-8-103, LN-WIP
Radiokallesignal:	WIF 827
Dato og tidspunkt:	31. oktober 1997 kl. 2010-2015
Hendelsessted:	ILS til bane 26 ved Bodø lufthavn
Type hendelse:	Luftfartshendelse, underskridelse av glidebane
Type flyging:	Ervervsmessig, ruteflyging
Værforhold:	Bodø METAR kl. 2020: Vind: fra 290°, middel 20 kt. Sikt: 2 000 m. Vær: snøbyger. Vertikalsikt: 1 200 ft. Temp/duggpunkt: 0°C/-0°C. QNH: 1 007 hPa. TREND: Midlertidig avvik fra dette (de to første timer): Sikt: 1 500 m. Vær: sludd og haglbyger. Vertikalsikt: 1 000 ft
Lysforhold:	Mørkt
Flygeforhold:	IMC/VMC
Reiseplan:	IFR
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport, rapport fra ass. sjefsflygeleder Bodø tårn- og innflygingskontroll samt HSLs egne undersøkelser.

---

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

#### FAKTISKE OPPLYSNINGER

WIF 827 var på vei fra Stokmarknes Lufthavn Skagen til Bodø Lufthavn, og var etter radarledning fra Bodø innflygingsradar etablert på ILS til bane 26 på Bodø. Flyet var etablert på glidebanen like utenfor Ilstad locator, og her ble den aktuelle flygehøyden sjekket iht. innflygingskartet.

Like etter kom de ut av skyer og hadde sikt til terrenget/sjøen under, og frem mot Bodø. Ved passering av 5 NM på finalen oppdaget besetningen at flyet, "uønsket hadde forlatt glidebanen og var mellom 1 og 2 dots under".

---

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

På dette tidspunkt ble vakthavende flygeleder i tårnet oppringt av innflygingskontrollen, som informerte om at WIF 827 var "veldig lavt". Dette ble bekreftet visuelt av flygeleder, ved hjelp av radarmonitorsystemet i kontrolltårnet. Han ga umiddelbart beskjed til besetningen på WIF 827 om dette. Besetningen korrigerste straks høyden, fortsatte innflygingen og landet normalt. Fartøysjefen skrev følgende i sin rapport: "Jeg kan i ettertid ikke med full sikkerhet si om flyet (mistet) GP capture av teknisk årsak, eller om det ble begått en programmeringsfeil".

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Uansett årsak, er det ingen tvil om at WIF 827 kom for lavt i forhold til glidebanen, under denne instrumentinnflygingen til Bodø Lufthavn. Hendelsen ble oppdaget da WIF 827 passerte 5 NM, og høyden ble av lufttrafikkjentesten anslått til ca 1 500 ft. hvilket også ble bekreftet i fartøysjefens rapport. Korrekt høyde på 5 NM er 1 855 ft.

Som beskrevet i innledningen var det mørkt, skiftende værforhold og redusert sikt i forholdvis tette snø- og sluddbyger. Etablert på ILS fikk besetningen plutselig sikt til bakken, og fremover mot flyplassen. Det kan tyde på at besetningen på dette tidspunkt, har blitt for opptatt av å se ut, og følgelig "glemte" å overvåke instrumentene. I slike skiftende siktforhold er det større mulighet for å bli ledet bort fra instrumentovervåkingen, enn ved en innflyging som foregår i konstant IMC. Når man i perioder får sikt til bakken, er muligheten tilstede for at "ønsket" om å få plassen i sikte, vil lede besetningens oppmerksomhet bort fra instrumentpanelet og ut av cocpit, mot flyplassen.

HSL vil understreke viktigheten av å være bevisst på hvilken type innflyging man utfører. Det finnes flere eksempler på at sammenblanding av instrumentflyging og visuell flyging, har fått katastrofale konsekvenser. HSL anser at under slike vekslende værforhold er den korrekte prosedyre at PF(Pilot Flying) flyr på instrumentene, inntil PNF(Pilot Not Flying) bekrefter at han har flyplassen i sikte. Denne prosedyren er også beskrevet i selskapets "Pilots Flight Training Manual DHC-8".

I dette tilfellet ble uregelmessigheten oppdaget i tide, både av lufttrafikkjentesten og besetningen, slik at avviket raskt ble korrigerst. Det er allikevel klart at i denne fasen av flygingen er marginene små, og utfallet av en slik hendelse kan fort bli langt mer alvorlig. HSL vil understreke viktigheten av "situational awareness" i alle faser av flygingen.