

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 2/2001

Avgitt: 9. januar 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: DHC 8-311, LN-WFR / F-172N, LN-FAW

Radiokallesignal: WIF 306 / LN-FAW

Dato og tidspunkt: 6. februar 2000, kl. 1605-1610

Hendelsessted: I landingsrunden til bane 18 på Sandefjord lufthavn Torp (ENTO)

Type hendelse: Luftrafikkhendelse, "AIRPROX"

Type flyging: Ervervsmessig, regelbundet / privat

Værforhold: ENTO METAR kl. 1550: Vind: 210° 11 kt. CAVOK.

Temp./duggpkt: 7 °C / 3 °C. QNH: 1005 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR / VFR

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Informasjonskilder: "Rapport om luftrafikkhendelse" fra fartøysjefene, rapport fra luftrafikktjenesten på Torp og egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

WIF 306, en DHC 8 fra Widerøes Flyveselskap, var på vei fra København lufthavn Kastrup til Sandefjord lufthavn Torp og var klarert visuelt innflyging til bane 18 via venstre medvindslegg. LN-FAW hadde fløyet lokalt, og var på retur fra Kvelde for landing på Torp. Fartøysjefen fikk klarering til å returnere via Fokserød rapporteringspunkt, og kvitterte for denne klareringen. Besetningen på WIF 306 ble klarert til venstre base. Da fartøysjefen på LN-FAW rapporterte Fokserød, observerte flygelederen at LN-FAW faktisk hadde passert ca. 1 NM nord for Fokserød. Han ble så klarert videre til høyre medvindslegg og fartøysjefen kvitterte også for denne klareringen. Kort tid senere rapporterte besetningen på WIF 306 venstre base, og ble klarert til å lande på bane 18. Samtidig oppdaget flygelederen at LN-FAW nå befant seg på høyre base til bane 18 og faktisk var i konflikt med WIF 306. Besetningen på WIF 306 observerte det samme og valgte å avbryte

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.

innflygingen. Fartøysjefen på LN-FAW fikk umiddelbart beskjed om å svinge tilbake til Fokserød. WIF 306 ble klarert tilbake til finale bane 18 og landet like etter. LN-FAW gjorde en ny innflyging til bane 18 og landet etter WIF 306. Alle impliserte rapporterte hendelsen i henhold til gjeldende rutiner.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser ikke at det forelå noen reell kollisjonsfare ved denne hendelsen. Den direkte årsaken til hendelsen var at fartøysjefen på LN-FAW svingte inn på høyre base til bane 18 uten klarering. Årvåkenhet fra flygelederen og besetningen på WIF 306 sørget for at situasjonen ikke kom ut av kontroll. Fartøysjefen på LN-FAW uttrykker i sin rapport at han er helt klar over sin rolle i forbindelse med hendelsen, og at han skulle fortsatt på høyre medvindslegg i henhold til den klarering han hadde mottatt. Etter HSLs oppfatning hadde ikke fartøysjefen på LN-FAW tilstrekkelig oversikt over det aktuelle trafikkbildet, og utviste dermed ikke den årvåkenhet som er nødvendig i trafikkmønsteret rundt en flyplass. Det er av grunnleggende flysikkerhetsmessig betydning at de forskjellige aktørene etterfølger de klareringer og instruksjoner som blir gitt, og ikke handler ut fra eget for godtbeholdende.

Bilag: AIP Norge, VFR-routes light aircraft and helicopters, TORP.

**VFR - ROUTES
LIGHT AIRCRAFT
AND HELICOPTERS**

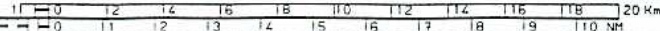
ELEV AND ALT
IN FEET

OBST LESS THAN 100 FT AGL
NORMALLY NOT SHOWN

TWR ATIS
118.650 119.075
VDF
119.125

TORP

SCALE 1:275000



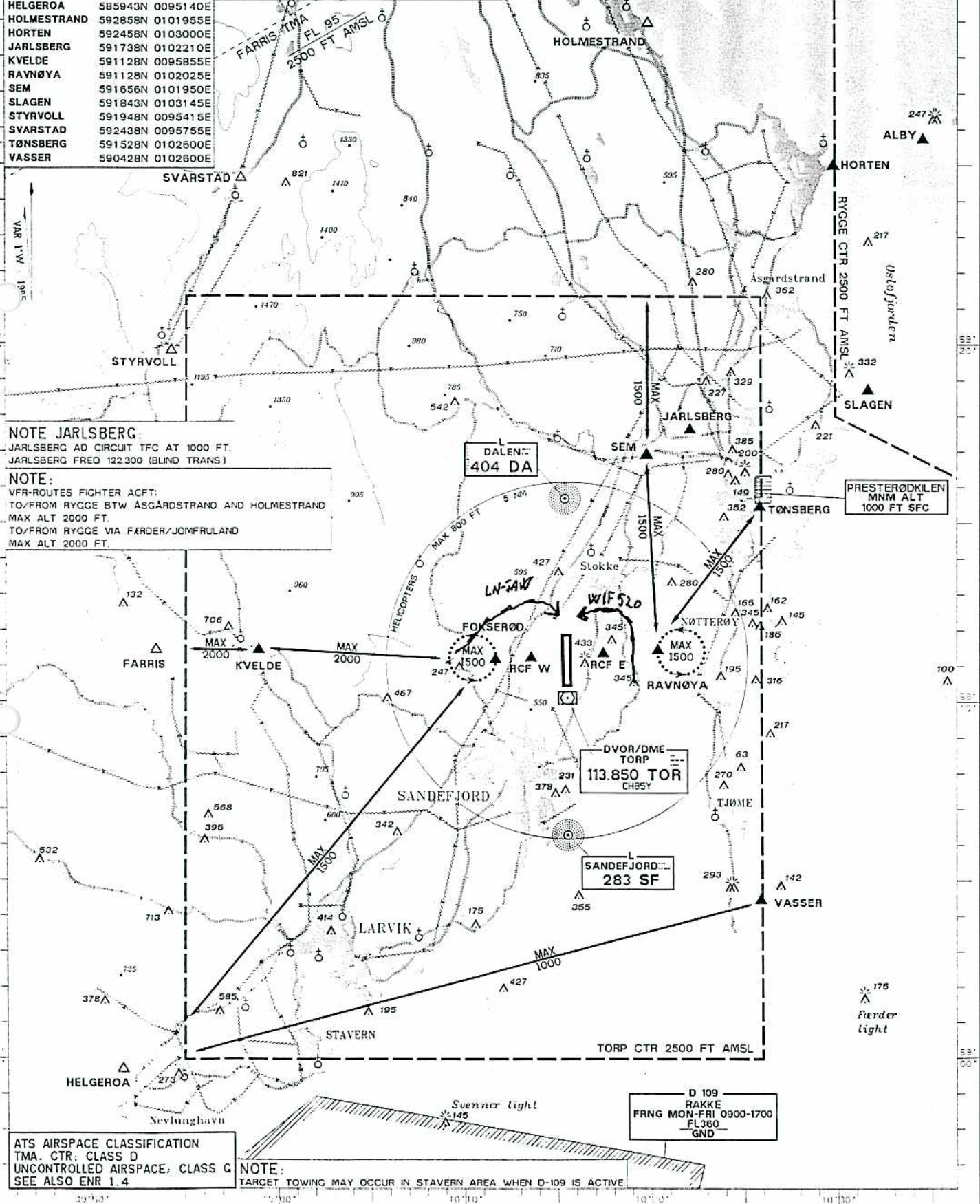
TA 7000

NORWAY

ALBY	592543N	0103445E
FARRIS	591128N	0095325E
FOKSERØD	591113N	0101140E
HELGEROA	585943N	0095140E
HOLMESTRAND	592858N	0101955E
HORTEN	592458N	0103000E
JARLSBERG	591738N	0102210E
KVELDE	591128N	0095855E
RAVNØYA	591128N	0102025E
SEM	591656N	0101950E
SLAGEN	591843N	0103145E
STYRVOLL	591948N	0095415E
SVARSTAD	592438N	0095755E
TØNSBERG	591528N	0102600E
VASSER	590428N	0102600E

RCF LIGHT ACFT/HELICOPTERS:
SQUAWK 7600, PROCEED TO CHECKPOINT WEST OR EAST AND AWAIT VISUAL SIGNALS.

"VFR-LANE WEST":
HELGEROA - VASSER - HORTEN - FILTVET V.V.



NOTE JARLSBERG:
JARLSBERG AD CIRCUIT TFC AT 1000 FT.
JARLSBERG FREQ 122.300 (BLIND TRANS.)

NOTE:
VFR-ROUTES FIGHTER ACFT:
TO/FROM RYGGE BTW ÅSGÅRDSTRAND AND HOLMESTRAND
MAX ALT 2000 FT.
TO/FROM RYGGE VIA FÅRDER/JOMFRULAND
MAX ALT 2000 FT.

ATS AIRSPACE CLASSIFICATION
TMA, CTR: CLASS D
UNCONTROLLED AIRSPACE, CLASS G
SEE ALSO ENR 1.4

NOTE:
TARGET TOWING MAY OCCUR IN STAVERN AREA WHEN D-109 IS ACTIVE

D 109
RAKKE
FRNG MON-FRI 0900-1700
FL360
GND

CHANGES: SEM, OBST, TRANSITION ALTITUDE.

LGT5 T1