

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm  
Telefon: 64 84 57 60  
Telefaks: 64 84 57 70  
[URL:http://www.aaib-n.org](http://www.aaib-n.org)

RAP:78/2002  
Avgitt: 25. november 2002

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.:	DHC 8, LN-WFS / DHC 8, WIF 432
Radiokallesignal:	WIF 469 / WIF 432
Dato og tidspunkt:	15. november 2001, kl. 1020-1030
Hendelsessted:	Ved Stavanger lufthavn Sola (ENZV)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, underskridelse av atskilleelsesminima
Type flyging:	Ervervsmessig ruteflyging, begge
Værforhold:	ENZV METAR kl. 1020: Vind: 290° 25 kt. Sikt: 9 km. Skyer: spredte skyer i 500 ft, brutt skydekke i 1 000 ft. Temp./Doggpkt.: 10 °C/9 °C. QNH: 1022 hPa. Temporært: 5 km sikt i regn og yr.
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC / ikke oppgitt
Reiseplan:	IFR, begge
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjef på WIF 469, rapport fra vakthavende flygeleder samt HSLs egne undersøkelser.

---

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

WIF 469, en DHC 8 fra Widerøes Flyveselskap, var på vei fra Bergen lufthavn Flesland (ENBR) til Stavanger lufthavn Sola (ENZV). Fartøysjefen, som var "supervisory pilot" og "Pilot Not Flying" (PNF), satt i høyresetet, og "Pilot Flying" (PF) var kapteinskandidat og fløy fra venstresetet. Bane 36 var i bruk på Sola, men på grunn av vindforholdene ba besetningen på WIF 469 om innflyging til bane 29. Klarering for innflyging til bane 29 ble gitt, og WIF 469 ble nummer tre i en sekvens på fem fly under innflyging til ENZV. De to

første og de to siste under innflyging til bane 36, og WIF 469 under innflyging til bane 29. På grunn av kraftig vind fløy WIF 469 i noe større høyde enn normalt under første del av innflygingen. Denne overhøyden ble imidlertid ikke korrigeret for, slik at ved passering av beslutningshøyden lå WIF 469 fortsatt for høyt i forhold til normal innflygingsvinkel. Besetningen hadde visuell kontakt med flyplassen, og ba om å foreta en 360° sving til høyre for å redusere høyden. Besetningen fikk tillatelse til dette under forutsetning at det ikke tok for lang tid, med hensyn til trafikk under innflyging til bane 36. Under denne manøveren mistet PF den visuelle kontakten med plassen, og overlot kontrollene til fartøysjefen som fra høyresetet kunne opprettholde visuell kontakt med plassen. Da svingen var gjennomført hadde de imidlertid endt opp så vidt langt syd for senterlinjen at fartøysjefen valgte å avbryte innflygingen. Tårnflygelederen instruerte besetningen om å utføre avbrutt innflyging til 3 000 ft på kurs 290° for å unngå konflikt med WIF 432 som lå på finale til bane 36. Utgangspunktet for den avbrutte innflygingen var imidlertid så langt syd, at konflikt med WIF 432 ikke var til å unngå. WIF 469 befant seg på dette tidspunktet 1-2 NM syd for plassen. Minsteavstand mellom WIF 469 og WIF 432 var ca. 2 NM, med mindre enn 1 000 ft i vertikal atskillelse. I det WIF 469 passerte over WIF 432 var vertikal atskillelse igjen oppnådd med over 1 000 ft. Besetningen på WIF 469 ble deretter radarledet til en ny innflyging til bane 36 og landet uten ytterligere problemer.

## HAVARIKOMMISSJONENS VURDERINGER

HSL anser ikke at det forelå reell fare for sammenstøt ved denne hendelsen.

HSL vil allikevel påpeke det alvorlige i at besetningen satte seg selv i en situasjon hvor avstanden til annen trafikk (WIF 432) ble kraftig redusert.

Som så ofte ved slike hendelser ser man her flere faktorer som har spilt inn, påvirket hendelsesforløpet og ledet fram til selve hendelsen. Selve innflygingen synes å ha vært dårlig planlagt, og besetningen kom inn mot plassen alt for høyt til å kunne fullføre en stabilisert innflyging med påfølgende landing. Etter HSLs oppfatning burde innflygingen vært avbrutt på dette stadiet. I stedet fortsatte besetningen innflygingen med en 360° sving i lav høyde, og måtte samtidig foreta et skifte av kontrollene i en kritisk fase. Her ble heller ikke den kraftige vinden tatt hensyn til i tilstrekkelig grad, slik at de endte opp godt syd for senterlinjen. Besetningen var uten tvil svært innstilt på å gjennomføre landingen, og fartøysjefen antyder også "landingsfiksering" som en medvirkende årsak til hendelsen i sin rapport.

Etter HSLs oppfatning var det tre viktige faktorer som førte frem til hendelsen:

- Mangelfull planlegging og gjennomføring av selve innflygingen
- Landingsfiksering
- Manglende "Situational Awareness"

Dette er områder som denne erfarne besetningen burde ha vært mer bevisst på, enn hva som var tilfelle ved denne hendelsen.