

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 34/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 9. desember 1997

---

#### Luftfartøy

-type og reg.: BE-20, LN-VIU/DC-9, OY-KGP  
Radiokallesignal: SOR 223/SAS 1329  
Dato og tidspunkt: 23. september 1997 kl. 1555  
Hendelsessted: Sydøst for Varhaug NDB, ved Stavanger Lufthavn Sola  
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, nærpassering  
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging  
Værforhold: Sola METAR kl.1550: Vind: fra 300°, 10 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: 1-2/8 i 1 000 ft, 5-7/8 i 2 000 ft. Temp./duggpkt.: 14°/12°. QNH: 1023 hPa.  
Flygeforhold: VMC/IMC  
Reiseplan: IFR, begge flyginger  
Personskader: Ingen  
Skader på luftfartøy: Ingen  
Andre skader: Ingen

Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter, rapport fra lufttrafikkjentesten Sola.

---

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 2 timer), hvis ikke annet er angitt.

#### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen inntraff da SOR 223 og SAS 1329 var under innflyging til Stavanger lufthavn Sola. SOR 223 var på vei fra Lista, og fløy på egen navigasjon mot VAR NDB. SAS 1329 var på vei fra Fornebu, og under radarledning for en VOR/DME innflyging til bane 36. SAS 1329 fløy på kurs 230° under nedstigning fra 5000 ft. til 3 000 ft. SOR 223 var på kurs 320° og hadde blitt klarert ned fra 6 000 ft. til 4 000 ft. SAS 1329 fikk så beskjed om å svinge høyre 280°, og 15 sekunder senere, videre sving til 330°. Ingen av disse beskjedene ble besvart. SOR 223 som nå begynte å komme i konflikt med SAS 1329, ble bedt om å svinge venstre, først 270° så 180°, og om å fortsette nedstigning til 2 000 ft, for ikke å krysse SAS 1329s trekk. For tredje gang ble SAS 1329 kalt opp, med beskjed om å svinge høyre 360°. Heller ikke denne beskjeden ble besvart. Først 3 min. etter den første beskjeden ble gitt, var SAS 1329 tilbake på frekvensen.

---

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.

Unnvikelsesmanøveren med SOR 223 var da fullført, og SAS 1329 ble radarledet inn bak SOR 223. Det viste seg at besetningen på SAS 1329 hadde vært på tårnfrekvensen i den perioden Sola Arrival hadde forsøkt å komme i kontakt med dem.

Fartøysjefen på SAS 1329 sier i sin rapport: "After given "230° - descend to 3 000 ft.", both my F/O and I preselected TWR - frequency. One of us mistook the side in use, and removed the arrival frequency. Right before reaching the VOR radial for RWY 36, we were called by the tower, and told to switch to arrival frequency....".

Luftrafikkjentenen på Sola sier i sin rapport: "Det faktum at luftfartøyer blir borte fra frekvensen er meget betenkelig og bør sette søkelyset på om enkelte fartøysjefer har den rette forståelse for hva som foregår, og hva som er premisene for utøvelse av sikker og effektiv luftrafikkjeneste. Det er selvfølgelig helt uholdbart og direkte farlig at radiofrekvensen forlates uten videre når luftfartøyet er under radarledning."

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

HSL anser at det ikke var reell kollisjonsfare i dette tilfellet. Begge flyene var i utgangspunktet under positiv radarkontroll, og minsteavstand mellom de to involverte var ifølge luftrafikkjentenen, ca. 3 NM og 1 000 ft. Det er imidlertid helt på det rene at den unnvikelsesmanøveren som flygelederen initierte med SOR 223, var det som forhindret at situasjonen ble langt mer alvorlig.

Det er svært alvorlig å forlate den aktuelle radiofrekvensen, spesielt i innflygingsfasen. Det at man kan forhåndsinnstille neste frekvens har den ulempen at man lett kan skifte til den nye frekvensen i den tro at man har fått beskjed om det. Det må imidlertid føyes til, at ved korrekt bruk er "pre-select" funksjonen absolutt med på å redusere arbeidsbelastningen i cockpit.

HSL anbefaler at flyselskapet gjennomgår og skjerper inn rutinene for forhåndsinnstilling av radiofrekvenser.