

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: (02)12 23 19 - (02)59 36 55
Telefax: (02)12 53 33

BUL 06/92
Avgitt: 26. mars 1992

Dato og tidspunkt: 11. november 1991 kl 1233
Type flyging: Militær øvelsesflyging, ruteflyging
Luftfartøytyper: 6 F-16 (HA 20/21, M 5234), 1 MD-81 (SAS 491), 1 DC-9 (SAS 465), 3 B-737 (BRA 215,753,068)
Hendelsessted: Øst/sydøst av Fornebu-varierende distanse, mellom FL 60-100
Værforhold: VMC

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDELSFORLØP

HA 20/21, 2 F-16, hadde av den militære sektoren ved Oslo ACC (kontrollsentral) fått klarering for innflyging til Rygge flystasjon. Ved Grønsand (GRS) NDB kansellerte de sin instrumentklarering, og fortsatte etter de visuelle flygereglene mot Rygge. De ble da bedt om å kontakte Rygge innflygingskontroll (APP).

Samtidig var en formasjon på 4 F-16 (M 5234) på vei nordover mot Ørland, etter å ha utført et simulert angrep på Rygge flystasjon. De hadde mottatt IFR klarering for å stige til sin marsjhøyde, gjennom Fornebu sektor av Oslo TMA. Denne klareringen ble gitt av en flygeleder som bemannet en ekstra posisjon ved Oslo ACC sektor nord. Posisjonen var etablert for å ta seg av den økte militære trafikken i dette området i forbindelse med øvelse "ECHO".

HA 20/21 observerte M 5234 på egen radar, og ba Rygge APP om tillatelse til å angripe. Da lufttrafikkjentesten ikke kunne gi HA 20/21 tillatelse til å entre BDZ (Base Defence Zone) Rygge, ble de bedt om å kontakte den militære operasjonssentralen på UHF-radio, for å innhente klarsignal. I stedet for å etablere denne kontakten, fortsatte HA 20/21 inn i BDZ, og videre inn i Fornebu sektor av Oslo TMA, også uten å etablere radiokontakt med Oslo ACC /Fornebu APP. Deretter engasjerte de M 5234.

Vakthavende flygeleder ved Fornebu APP (Arrival posisjon) sier i sin rapport at han observerte på radar at HA 20/21 innledet "dog fight", og at de svingte rundt omkring helt vilkårlig i FL 60-100 øst-sydøst av Fornebu. På grunn av at Fornebu APP ikke hadde radiokontakt med HA 20/21, ble det nødvendig å radarlede 5 rutefly utenom det området F-16 formasjonene befant seg i. Disse ruteflyene innbefattet tre avganger fra Fornebu, en avgang fra Gardermoen, og ett fly under innflyging til Fornebu. Det ble også nødvendig å begrense enkelte av

HSL har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

flyene i høyde.

Fornebu APP observerte at HA 20 (formasjonslederen) sendte ut transpondersignaler med ubekreftet MODE C (høydeavlesninger). HA 21 (vingmannen) ble kun observert på primær radar. Formasjonen ble hele tiden observert på radar, og informasjon ble gitt til ruteflyene der det ansås nødvendig. HA 20/21 returnerte etter noen minutter til Rygge.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

BSL F 2-1 omhandler bl.a. forskrift om radiosamband innenfor norske terminalområder. Der heter det at luftfartøyer skal etablere og opprettholde to-veis radiosamband med vedkommende enhet av lufttrafikk-tjenesten. Videre at sambandet skal opprettes i så god tid at eventuelle instruksjoner kan gis og flygeinformasjonstjeneste ytes av angjeldende flygekontrollenhet før flyging i området finner sted. En slik kontakt ble ikke opprettet av HA 20/21.

Tre dager etter denne hendelsen trådte den nye luftromsklassifiseringen i kraft. Oslo TMA er således nå luftrom klasse D, og både IFR- og VFR flyginger skal være kontrollerte flyginger. Det er altså nå både krav til å opprette to-veis samband med flygekontrolltjenesten, og å innhente klarering før flyging i terminalområdet finner sted.

Det hersket usikkerhet ved Fornebu APP om HA 20/21's intensjoner, og hvilken lufttrafikk-tjenesteenhet de var i radiokontakt med. Fornebu APP fant det derfor nødvendig å separere annen trafikk fra HA 20/21. Dette førte til en merbelastning for lufttrafikk-tjenesten, og forsinkelser for rutetrafikken. Det er i henhold til regelverket ikke tillatt at man flyr inn i et terminalområde, uten å opprette to-veis radiosamband. På grunn av inngripen fra Fornebu APP, mener HSL at det ikke oppsto kollisjonsfare. Luftforsvaret bør overfor sine flygere innskjerpe at reglene for samband og innhenting av klareringer i norsk luftrom overholdes.

HSL har mottatt informasjon om at det på grunn av den pågående militærøvelsen var opprettet en egen posisjon ved Oslo ACC sektor nord, som betjente militærtrafikken i dette området. Denne posisjonen hadde ikke telefonforbindelse med andre enheter ved Oslo ACC/Fornebu APP. HSL betrakter dette som en mangel, men har fått opplysninger om at dette forholdet nå er bragt i orden.

SLUTT