

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm  
Telefon: 64 84 57 60  
Telefaks: 64 84 57 70  
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 38/2003  
Avgitt: 10. juli 2003

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

### Luftfartøy

-type og reg.:	Jaguar (Britisk jagerfly)
Operatør:	Royal Air Force
Radiokallsignal:	LEO 24
Dato og tidspunkt:	2. desember 2002, kl 1506
Hendelsessted:	Luftrommet mellom Banak og Hestvik
Type hendelse:	Flyging i kontrollert luftrom uten klarering og toveis radiosamband
Type flyging:	VFR
Værforhold:	Ikke av betydning for hendelsen
Lysforhold:	Mørkt (pr definisjon natt)
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	VFR
Antall om bord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra vakthavende flygeleder Bodø ATCC

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Lufttrafikkhendelsen knytter seg til et britisk jagerfly som opererte ut fra Bardufoss flystasjon (ENDU) 2. desember 2002. Det var levert VFR reiseplan med avgang kl 1430. Planlagt tur skulle gå via Banak, Tromsø, og Setermoen før retur til Bardufoss.

Kl 1506 fikk vakthavende flygeleder ved Bodø ATCC, sektor øst, en uidentifisert radarkontakt i FL 100 som nærmet seg Alta TMA fra Banak. Bodø ATCC tok kontakt med Alta kontrolltårn med forespørsel om dette var kjent trafikk. Alta bekreftet å ha "strip" på LEO 24, men kjente ikke til estimert tidspunkt for når flyet skulle være ved flyplassen. Alta hadde heller ikke radiokontakt med LEO 24.

Bodø ATCC tok videre kontakt med Banak kontrolltårn. Flygelederen her avkreftet at Banak hadde gitt klarering til LEO 24 for å fly i FL100. Jagerflyet fløy med andre ord i kontrollert luftrom uten klarering og uten toveis radiosamband.

På Alta flyplass (ENAT) sto to Widerømaskiner, WIF 954 og WIF 675, med avgangstid henholdsvis kl 1505 og kl 1510. Førstnevnte skulle til Båtsfjord (ENBS) mens det andre skulle til Tromsø (ENTC). WIF 954 hadde i sin reiseplan anmodet om FL170, mens WIF 675 på tilsvarende måte ønsket FL120. På grunn av

framferden til LEO 24 ble Widerøes to flygninger begrenset til FL 90. Dette skjedde før avgang fra Alta og det ble derfor aldri noen konflikt i luften.

Bodø ATCC tok kontakt med Tromsø kontrolltårn og informerte om situasjonen. Kort tid senere meldte Tromsø tilbake til kontrollsentralen at LEO 24 hadde kontaktet Tromsø før passering av Hestvik NDB nord for Sørkjosen flyplass (ENSR). Her anmodet LEO 24 om "approach" til Tromsø før videre flyging til Bardufoss.

Verken Alta eller Banak er utstyrt med fremviserutstyr for radar.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

I dette tilfellet oppsto en svært uheldig situasjon der et utenlandsk, militært, luftfartøy fløy gjennom to terminalområder (klasse D) og to kontrollsoner (klasse D) uten å stå i radiokontakt med noen av kontrollinstansene for disse områdene, og uten på forhånd å ha innhentet klarering. I det flyet fløy ut av Bardufoss TMA på nordøstlig retning befant det seg under Bodø kontrollområde og dermed i ukontrollert luftrom. Denne situasjonen opphørte umiddelbart når flyet entret Banak TMA. Fartøysjefen skulle kontaktet kontrollinstansen (Banak tårn) for å innhente klarering til å fortsette flygningen inn i kontrollert luftrom.

Utenlandske militære luftfartøy som opererer i Norge skal fly i henhold til norske sivile og militære bestemmelser på lik linje med norske militære luftfartøy. Luftforsvaret slår dette fast i sin Bestemmelse for Luftforsvaret (BFL) 70-1. I denne bestemmelsen pålegges flystasjonssjefen der det utenlandske flyet opererer ut i fra, å sørge for at utenlandsk luftpersonell er informert om nasjonale bestemmelser, herunder luftromsinndeling og flyging i kontrollert luftrom. HSLB har vært i kontakt med Flytryggingssinspektoratet og blitt gjort kjent med at det ikke foreligger noen rapportering om hendelsen fra militært hold. Kommisjonen har derfor ikke grunnlag for å vurdere i hvilken grad slik informasjonsoverføring har skjedd, men kan kun fastslå at fartøysjefen opptrådte på en måte som er i strid med gjeldende bestemmelser i norsk luftrom. Regelbruddet kunne fått svært uheldig konsekvenser for sivil lufttrafikk i området hvis hendelsen ikke hadde blitt oppdaget av Bodø ATCC i tide. Dette er ikke den første gangen utenlandske militære fly flyr ureglementert i norsk luftrom. Det er å håpe at Luftforsvaret tar problematikken alvorlig og at det dermed kan bli færre slike saker i fremtiden.

Under høringsrunden er HSLB blitt gjort kjent med at 139 Luftving/Bardufoss flystasjon har gjennomgått sine rutiner for briefing av utenlandske flygere etter denne hendelsen. Det er innført kvitteringsrutiner der hver enkelt flyger kvitterer for mottatt in-brief og er inneforstått og kjent med norske sivile og militære bestemmelser før første flytur.