

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 17/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 24. juli 1995

Luftfartøy

-type og reg.: MS 885, LN-AKU / C310 R, LN-MAJ

Radiokallesignal: LN-AKU / NIR 314

Dato og tidspunkt: 28. april 1995 kl. 1437

Hendelsessted: Mjelde skytefelt, D 464

Type hendelse: Kollisjonsfare med slepemål

Type flyging: VFR

Værforhold: Vind fra øst 10 kt, sikt mer enn 10 km, ingen skyer, temp. +5°C, QNH 1024

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Informasjonskilder: Lufttrafikkjentestens samt fartøysjefenes rapporter

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

HENDESESFORLØP

LN-AKU var underveis fra Narvik lufthavn Framnes til Bodø lufthavn. Fartøysjefen sier i sin rapport at han før avgang glemte å sjekke NOTAM for Bodø FIR. Han var derfor ikke klar over at fareområdet D 464 var aktivt. Han kontaktet Bodø kontrollsentral ved passering av Nordfold, og rapporterte at han startet nedstigning fra 3 500 til 1 500 ft. Det ble da ikke nevnt at D 464 var aktivt. På grunn av vind fra øst var det turbulens langs land fra Kjerringøy til Mjelde, så han valgte å fly lengre ut fra land enn han vanligvis pleide. Da han oppdaget målflyet og slepet på god avstand, forsto han at det var aktivitet på skytefeltet. Han ble kalt opp på radio av Bodø kontrolltårn, men hadde problemer med å oppnå radiokontakt. Først etter en stund fikk han opprettet kontakt med kontrolltårnet. Fartøysjefen sier til slutt i sin rapport at dersom det ikke hadde vært turbulent langs land, ville han ha fløyet bakom kanonstillingene.

Fartøysjefen for målflyet (LN-MAJ) sier i sin rapport at han var på vei inn mot standplass for å starte skyteøvelsen, flyets høyde var da ca. 2 000 ft, mens slepemålet var i ca. 1 000 ft. Han fikk da melding over radio fra skytelederen på bakken at et småfly passerte rett under eget fly. Styrmannen observerte det andre flyet da det passerte rett under dem i ca. 1 000 ft, som var samme høyde som slepemålet. Den horisontale avstanden blir anslått til å ha vært ca. 500 meter.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Årsaken til denne hendelsen var at forberedelsene før flyging var mangelfulle, da fartøysjefen ikke kontrollerte NOTAM før han påbegynte flygingen. Et slepemål er vanskelig å observere, det vil også være en risiko til stede for å fly inn i slepevaieren. Dersom det hadde pågått skyting fra standplassen, ville dette ha medført en ytterligere sikkerhetsrisiko. Ettersom fartøysjefen ikke hadde sjekket NOTAM før avgang, skulle han ha kontaktet lufttrafikkjenesten over radio og bedt om informasjon om fareområdet før han fløy igjen-
nom det.

TILRÅDINGER

Ingen.