

# BULLETIN

## HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN  
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55  
Telefax: 67 12 53 33

BUL 03/94  
Avgitt: 1. februar 1994

---

Luftfartøy, type og reg.: Beech 200 (LN-ASG), 4 Tornado's, 8 F-16  
Luftfartøy, kallesignal: SOR 165, B 911-14  
Dato og tidspunkt: 20. september 1993 kl 1430 lokal tid  
Hendelsessted: Flesland TMA  
Type hendelse: Uregelmessighet/mulig kollisjonsfare  
Type flyging: Ruteflyging, militær øvelsesflyging  
Værforhold: Sikt mer enn 10 km  
Flygeforhold: VMC  
Reiseplan: SOR 165 IFR, militære jagerfly IFR/VFR  
Informasjonskilder: Rapporter fra flygere, Luftforsvaret og lufttrafikkjentesten på Flesland

---

### HENDELSESFORLØP

I perioden 20. - 24. september 1993 ble en militærøvelse benevnt "Øvelse Ørn" avholdt i Bergensområdet. I øvelsen inngikk elementer av helikopter og jagerflyaktivitet. Lufttrafikkjentesten ved Flesland var kun kjent med øvelsens helikopterflygingsdel. Avdelingssjef/sjef-flygeleder ved Flesland tårn/innflygingskontroll (TWR/APP) sier i sin rapport at han fikk ytterligere muntlig informasjon om øvelsen av koordinator ved Stavanger kontrollsentral (ACC) seks dager før hendelsen fant sted. Han ble da informert om at det var planlagt betydelig jagerflyaktivitet med angrep på Flesland, Hjellevad og Haakonsværn. Avdelingssjefen fikk dagen etter oversendt på AFTN en oversikt over flyaktiviteten. Det fremgikk der at den 20. september var det planlagt to flyginger med 12-14 fly fra Danmark, med angrep på Flesland og Haakonsværn. Det var anmerket at flyene ønsket å kommunisere på UHF frekvens 257,8 under hele angrepet.

På grunn av en del uklarheter vedrørende den praktiske gjennomføringen av disse angrepene, ble øvelseskoordinatorene i Luftfartsverkets hovedadministrasjon koplet inn i saken. Jagerflystøtten var ukjent for disse. Den 17. september ble det derfor sendt en telefax til Forsvarskommando Sør-Norge (FKS), med bl.a. følgende tekst:

"På grunn av altfor sent mottatte opplysninger om flystøtte til "Øvelse Ørn" på Flesland, kan Luftfartsverket ikke akseptere de angitte flyginger av sikkerhetsmessige grunner. Videre er det ikke mulig å koordinere øvelsen med flyselskapene og utstede NOTAM tidsnok."

Sjeflygelederen sier videre at han ble informert om at en represen-

tant for FKS ville komme til Flesland om morgenen den 20. september for om mulig å foreta en operativ planlegging av øvelsesaktiviteten. Mens dette arbeidet pågikk, fikk han beskjed fra TWR om at en jagerflyformasjon var på vei fra Danmark til tross for Luftfartsverkets telefax om at øvelsen ikke skulle gjennomføres. Det ble da besluttet å stoppe sivil trafikk pga. dårlig sambandskvalitet med formasjonen, samt den usikkerhet som var knyttet til hva formasjonen ville gjøre, hvis den ble avvist eller måtte vente. Etter angrepet mottok lufttrafiktjenesten flere klager fra de sivile brukerne.

Etter ovennevnte angrep ble arbeidet med en operativ plan for øvelsen avsluttet. Avdelingssjefen presenterte så øvelseskonseptet for avdelingssjef for flysikringsavdelingen i Luftfartsverkets hovedadministrasjon. På grunn av tidsaspektet i forbindelse med informasjon til berørte parter samt NOTAM-utsendelse, besluttet avdelingssjef for flysikringsavdelingen at det andre angrepet som var planlagt kl 1430, skulle stoppes. En telefax om dette ble sendt til FKS.

Noe senere ble sjefflygeleder ved Flesland TWR/APP informert om at to formasjoner nok en gang var på vei mot Flesland. Han informerte da alt operativt flygelederpersonell om at formasjonene skulle avvises. Det skulle ikke utstedes hverken IFR eller VFR klarering inn i Flesland terminalområde eller kontrollsoner.

Vakthavende flygeleder ved Flesland APP (departure) sier i sin rapport at han før vakt ble informert om at angrepsøvelsen var avlyst. Umiddelbart etter vaktavløsning ble det mottatt avgangsmeldinger på de avviste fly. Sjeflygeleder ble tilkalt og bekreftet at flyene skulle avvises. Koordinator ved Stavanger ACC ble kontaktet, men oppnådde ikke å komme i kontakt med flyene, hverken via ACC eller FKS luftops. Flygelederen fikk heller ikke kontakt med FKS luftops på direktelinje. Sjef "BASE OPS" Flesland ble bedt om å stoppe flygingene, men visste ikke om at fly skulle avvises. Flygelederen forsøkte å opprette samband med formasjonen, men oppnådde ikke kontakt.

Kl 1227 tok SOR 165 av fra Stord, og steg mot FL 70 med destinasjon Stavanger lufthavn, Sola. Samtidig observerte flygelederen på radar et stort antall fly sørøst i Flesland TMA. Ett av flyene hadde påslått transponder og høydeavlesingen varierte mellom FL 60 og FL 70. De øvrige fly ble observert som primærekko. De flyene han ikke var i radiokontakt med, startet en sving som ville bringe dem på kollisjonskurs med SOR 165. Flygelederen sier at han anså faren for sammenstøt til å være betydelig, hastigheter og antall luftfartøyer tatt i betraktning.

Flygelederen sier videre at han ga trafikkinformasjon til SOR 165, samtidig som han foreslo en nedstigning til 4 000 FT. Jagerflyene fortsatte så inn i Sola TMA, og noe senere ble SOR 165 overført til Sola.

Fartøysjefen på SOR 165 sier i sin rapport at han fikk nedstigning til 4 000 FT sammen med informasjon om jagerflyaktivitet. Han observerte to fly, men kan ikke anslå avstanden til disse. Han anså situasjonen som udramatisk, altså ingen kollisjonsfare.

Formasjonsleder for F-16 flyene sier i sin rapport at han etter gjentatte forsøk på å få kontakt med Flesland TWR endelig fikk kontakt, hvorpå formasjonen ble nektet adgang til TMA'en. Formasjonen svingte deretter sydover, i 7 500 - 8 000 FT. De bakerste tre F-16 hadde visuell kontakt med en King-Air maskin ca 2 000 FT under dem, de første fire F-16 svingte antakelig på innsiden av King-Air maskinen, og så den aldri.

Vakthavende koordinator ved Stavanger APP sier i sin rapport at han

på radar så 4 F-16 (1B912/913) i FL 70, ca 2 NM fra SOR 165 som da var i ferd med nedstigning til 4 000 FT. Disse flyene fortsatte sør-øst i Sola TMA, uten radiokontakt med Sola APP.

Koordinator ved Stavanger ACC sier i sin rapport at det bl.a. ble stilt følgende krav til de militære flygingene:

- "- De skulle utføres som kontrollerte flyginger.
- Flygingene til/fra Bergen skulle være i radiokontakt med sivile flykontrollenheter og foregå i høyder som muliggjorde at de hele tiden kunne bli sett på radar ved bruk av SSR.
- Flygingene skulle bli sendt over til Flesland TWR/APP på UHF 257,8 i god tid, ca 45-50 NM fra Flesland, og etter avtale."

FKS har i sine kommentarer til hendelsen bl.a. anført at omfanget av deltakelsen ikke ble kjent før 10. september. I løpet av de påfølgende dager ble representant for lufttrafikkjenesten som da var tilstede i luftops, konsultert og holdt fortløpende orientert om planleggingen. Den 17. september mottok FKS/luftops melding fra Luftfartsverket om at jagerflygingene ikke kunne aksepteres. I videre telefonsamtale ble flyforbudet utdypet til å gjelde inntil retningslinjer for gjennomføringen var avtalt med LTT Flesland. Dette ble gjort tidlig om morgenen den 20. september, hvorpå det første angrepet mot Flesland ble gjennomført. Senere samme dag ble ny melding mottatt om at all videre flyging skulle stoppes. På dette tidspunktet var flyene allerede underveis i den tro at angrepet kunne gjennomføres.

FKS sier videre at en har hentet ut radarplott fra CRC Gråkallen. Dette forteller at det i angitte tidsrom var en høydeseparasjon på 2 800 FT mellom SOR 165 og F-16 flyene.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Luftfartsverket har opplyst at det er utarbeidet retningslinjer for koordinering av militære øvelser i samarbeid med Luftforsvaret. Det heter der at ved større øvelser skal Luftfartsverket ha den nødvendige informasjon om øvelsen senest tre måneder før den påbegynnes. AIP SUP skal utstedes senest ti uker før øvelsen begynner. Dersom det dreier seg om en mindre øvelse, skal NOTAM utstedes senest seks uker i forveien. Opplysningene skal være de sivile brukerne i hende senest fire uker før øvelsesstart. Dersom det dreier seg om en mindre øvelse, og den har liten innvirkning på annen trafikk, kan Luftfartsverket godkjenne kortere frister.

Når det gjaldt "Øvelse Ørn" var dette en hærøvelse med noe bruk av helikopter, som ikke ble ansett å nødvendiggjøre spesielle foranstaltninger fra Luftfartsverkets side. Luftfartsverket fikk først informasjon om jagerflydelen av øvelsen om ettermiddagen den 17. september. Det var da for sent å treffe de nødvendige tiltak for å sikre en forsvarlig trafikkavvikling uten å måtte stenge lufthavnen. Luftfartsverket bestemte derfor at øvelsen måtte stoppes. Dette ble meddelt telefonisk til FKS, og senere konfirmert i en telefax.

HSL har i ettertid ikke kunnet bringe på det rene hva som eventuelt ble avtalt over telefon mellom Luftfartsverket, lufttrafikkjenesten på Flesland og FKS angående gjennomføring av flygingene etter at telefaxen ble mottatt av FKS. HSL kan allikevel konstatere at koordineringen i forbindelse med øvelsen ikke har fungert som forutsatt, og har hatt et hastverkspreg over seg som har ført til mangel på kontroll av flygingene, noe som i sin tur svekket flysikkerheten.

HSL setter spørsmålstegn ved om deler av planleggingen før flyging har vært tilfredsstillende. Den informasjon flygerne i de militære formasjonene mottok før avgang fra Danmark hva gjelder flyging i norsk luftrom, har vært mangelfull. Dette på bakgrunn av formasjonenes manglende innhenting av klarering før flyging i norsk kontrollert luftrom.

De militære formasjonene har brutt reglene for flyging i norsk kontrollert luftrom, ved at de har fløyet i luftrom klasse D uten på forhånd å ha innhentet klarering, og uten å ha opprettholdt to-veis kommunikasjon med lufttrafikktenesten.

Det er divergerende oppfatning hos de involverte parter hvorvidt hendelsen medførte kollisjonsfare.

## TILRÅDNINGER

HSL tilrår at Luftforsvaret og Luftfartsverket går igjennom retningslinjene for koordinering av øvelser, for å avklare eventuelle uoverenstemmelser/uklarheter eller lignende.

HSL tilrår at Luftforsvaret vurderer om rutinene ved briefing av utenlandske flygere før flyging inn i norsk luftrom kan bedres.