

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 23/94

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 9. mai 1994

---

#### Luftfartøy

- type og reg.: Aerocommander 690C/LN-FWA, AS 332L/LN-OLF  
Radiokallesignal: LN-FWA, LN-OLF  
Dato og tidspunkt: 24. februar 1994, kl 1235 A  
Hendelsessted: Statfjordfeltet, Gullfaks HFIS område  
Type hendelse: Potensiell kollisjonsfare  
Type flyging: VFR-flyging  
Værforhold: Vind 35019 KT, sikt mer enn 10 km, snøbyger i området  
Flygeforhold: VMC  
Reiseplan: VFR  
Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjefer, Gullfaks HFIS samt egne undersøkelser

---

#### HENDELSEFORLØP

LN-FWA fløy i et oppdrag for Kystvakten og Statens Forurensingstilsyn. Kl 1218 rapporterte fartøysjefen sin posisjon til Gullfaks HFIS. Luftfartøyet befant seg på dette tidspunkt 25 NM sørøst av Gullfaks i en høyde av 1 000 FT. Fartøysjefen rapporterte videre at de ville passere Gullfaks og Statfjord, for deretter å fly nordvestover (se kartbilag). Besetningen ble av HFIS-fullmektigen bedt om å rapportere ved passering Gullfaks, hvilket besetningen kvitterte for. Ca ti minutter senere oppga besetningen på forespørsel fra HFIS-fullmektigen sin posisjon til 8 NM nordøst av Gullfaks.

LN-OLF, et helikopter eid av Helikopter Service AS, var samtidig ute på et lokalt skytteloppdrag. Kl 1233 løftet LN-OLF seg fra Treasure Prospect, på vei mot Polycrown. Fartøysjefen på LN-OLF sier i sin rapport at idet de kom ut av en snøbyge så de LN-FWA komme inn fra siden på 90 ° kryssende kurs. Fartøysjefen anslår avstanden til å ha vært ca 900 m, med en høydeforskjell på 200 - 300 FT.

Fartøysjefen på LN-FWA sier i sin rapport at han rapporterte "abeam" Gullfaks. Han fortsatte så videre mot Statfjord C som planlagt i 1 000 FT. Han sier videre at det gikk en tett snøbyge nord av Statfjord. Luftfartøyet var ca 1,5 km fra denne bygen, da et helikopter kom ut av den. LN-FWA hadde da en høyde av 6 - 700 FT og helikopteret

anslagsvis 2 - 300 FT. Fartøysjefen sier til slutt at han ikke oppfattet situasjon som farefull. Han har videre uttalt at dersom HFIS ikke mottok hans posisjonsrapport ved passering Gullfaks, må dette ha berodd på dobbelt-transmisjon.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Denne hendelsen fant sted innenfor Gullfaks' beskyttelsessone for helikopter (HPZ). Dette er et ikke-kontrollert luftrom. I Gullfaks HPZ ytes flygeinformasjons- og alarmtjeneste av Gullfaks HFIS-enhet. Det er ikke krav til to-veis samband innenfor HPZ, men AIP RAC anmoder luftfartøyer som flyr inn i eller i nærheten av en HPZ om å etablere radiokontakt med lufttrafikkjentesten slik at uveksling av trafikinformasjoner kan bidra til å oppretholde en høyest mulig grad av flygesikkerhet.

HSL har etter å ha lyttet på båndopptak av radiokorrespondanse for Gullfaks HFIS for det aktuelle tidsrom, kunnet konstatere at HFIS ikke mottok posisjonsrapport fra LN-FWA ved passering av Gullfaks. Dersom en slik rapport ble sendt samtidig med en annen radiomelding (dobbelt-transmisjon) burde fartøysjefen på LN-FWA ha gjentatt sin melding da han ikke mottok kvittering fra HFIS om at meldingen var mottatt.

HSL har fått opplyst at Luftfartsverket har fremmet forslag overfor ICAO om en oppgradering av luftrommet i deler av luftrommet over kontinentalsokkelen til ATS luftrom klasse E.

Denne oppgraderingen vil ikke omfatte beskyttelsessoner og trafikksoner for helikopter. Dersom oppgraderingen blir vedtatt vil den tre i kraft når radar- og radiodekningen anses tilfredstillende i de aktuelle områdene. HSL anser at dette vil bidra til å øke sikkerheten ved Offshoreflyginger.

HSL har videre fått opplyst at Statoil er i ferd med å installere sekundærradar på Gullfaks. Denne vil være i operativ drift innen 1. november 1994. Radaren vil bli brukt for å øke nøyaktigheten i HFIS tjenestens flygeinformasjonstjeneste. Videre vil radardata bli overført til Stavanger kontrollsentral som derved vil forbedre sin radardekning i området. HSL anser at dette vil fremme flysikkerheten i betydelig grad i dette luftrommet.

## TILRÅDINGER

Ingen.

