

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 11/94
Avgitt: 10. mars 1994

Luftfartøy, type og reg.:	C-310 (LN-HAE), F-16 (273)
Kallesignal:	LN-HAE, M 5474
Dato og tidspunkt:	8. desember 1993
Hendelsessted:	Rakke Stavern fareområde (D-109)
Type hendelse:	Kollisjonsfare
Type flyging:	Målflyging, militær øvelsesflyging
Værforhold:	Sikt mer enn 10 km, CAVOK
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	VFR
Informasjonskilder:	Rapporter fra fartøysjefer LN-HAE og M 5474, samt lufttrafiktjenesten.

HENDELSFORLØP

Fartøysjefen på M 5474 sier i sin rapport at han var på et VFR lavflygingsoppdrag med avgang Torp flystasjon og landing Rygge flystasjon. Fartøysjefen var klar over at Rakke Stavern fareområde var aktivt, så planen var å fly over standplass nord av området.

Fartøysjefen sier videre at han feilnavigerte, og fløy gjennom fareområdet fra vest mot øst. Han hadde visuell og radarkontakt med målflyet (LN-HAE) som da befant seg i fareområdet, fra en avstand av ca 3 NM. Etter fartøysjefens mening passerte han ca 2 - 3 000 FT foran og 500 FT over målflyet. Fra hans synspunkt var det ingen kollisjonsfare, han mener sikkerhetsrisikoen lå i at han fløy gjennom et aktivt skytefelt.

Fartøysjefen på LN-HAE sier i sin rapport at M 5474 fløy rett østover og svingte til 130° ca 200 m fra LN-HAE. Han anså det for ikke å ha vært kollisjonsfare mellom luftfartøyene, men muligens mellom M 5474 og slepemålet. LN-HAE holdt 1 500 FT under hendelsen.

Lufttrafiktjenesten ved Torp kontrolltårn (TWR) sier at M 5474 ble sett på radar idet luftfartøyet fløy inn i fareområdet. LN-HAE ble informert, og fartøysjefen rapporterte at han så M 5474. Torp TWR hadde ikke radiokontakt med M 5474 i tidsrommet for hendelsen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

M 5474 kom inn i fareområdet pga feilnavigering. Fartøysjefen obser-

Havarikommisjonen for sivil luftfart 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.

verte LN-HAE på 3 NM avstand. HSL mener derfor at det ikke har eksistert noen kollisjonsfare.

HSL ser det sikkerhetsmessig betenkelige i at et F-16 jagerfly i planlagt oppdrag passerte såpass nær et målfly i et aktivt fareområde. Faren var ved denne hendelsen tilstede for at M 5474 kunne ha fløyet inn i slepemålsvaieren, eller blitt truffet av prosjektiler som ble skutt mot slepemålet. HSL vil derfor peke på viktigheten av god forhåndsplanlegging ved lavflygingsoppdrag.

TILRÅDNINGER

Ingen.