

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 30/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 18. november 1997

---

#### Luftfartøy

-type og reg.:	Helikopter AS 332L2, LN-OHA/ LEAR 35, N549PA
Radiokallesignal:	HKS (Helibus) 412 A/Sea Gull 04
Dato og tidspunkt:	2. september 1997 kl. 1002
Hendelsessted:	Ca. 25 NM nordvest for Kristiansund (63.03N/006.50E)
Type hendelse:	Alvorlig luftfartshendelse av trafikkmessig art
Type flyging:	Ervervsmessig IFR/Militær VFR
Værforhold:	Lettskyet, god sikt, 17°C
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR/VFR
Informasjonskilder:	Fartøysjefenes rapporter, lufttrafikkjenestens rapport og HSLs egne undersøkelser.

---

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 2 timer), hvis ikke annet er angitt.

#### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Helikopter LN-OHA med kallesignal HKS 412 A, var underveis fra oljeinstallasjonen Ocean Alliance til ENKB på IFR reiseplan. Flyhøyden var 2 000 ft, hastigheten 140 kt. og magnetisk kurs 102° på vei inn mot rapporteringspunkt TARAN. Da oppdaget besetningen et fly på møtende kurs i samme høyde. Flyet, et militært fly av typen Lear 35 med kallesignal Sea Gull 04, forlot umiddelbart sin høyde, og passerte rett under helikopteret. Ifølge besetningen på HKS 412 A passerte det militære flyet med en vertikal avstand på ca. 100 ft. Det var liten eller ingen horisontal avstand mellom flyene.

Hendelsen bekreftes av rapporten fra fartøysjefen på Sea Gull 04 med den forskjell at han mente de var i 1 600 ft ved passering, altså 400 ft i høydeforskjell. Besetningen på Sea Gull 04 rapporterer at de var på nordvestlig kurs, i 2 000 ft, med en hastighet på 250 kt. De oppdaget helikopteret på en avstand av ca. 3/4 NM, foretok en nedstigning og passerte HKS 412 A i en høyde av 1 600 ft. Fartøysjefen på HKS 412 A meldte fra til ENKB TWR, og besetningen på Sea Gull 04 bekreftet hendelsen. Besetningen på HKS 412 A ble informert om Sea Gull 04 ved avgangen fra Kvernberget til Ocean Alliance kl. 0856.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at det her forelå reell kollisjonsfare.

Denne hendelsen føyer seg inn i rekken av lignende saker, med nærpassering mellom sivile og militære luftfartøyer. I dette tilfellet var Sea Gull 04 tildelt et operasjonsområde, og hadde fått beskjed om å holde seg på radiofrekvensen til ENKB TWR. Flygingen skulle foregå VFR. HKS 412 A gikk på IFR reiseplan både ut til installasjonen, og tilbake til ENKB. Kl. 1005, da HKS 412 A nærmet seg ENKB på vei tilbake, forsøkte tårnet gjentatte ganger å kalle opp Sea Gull 04, uten å få kontakt. Det er sannsynlig at Sea Gull 04 ikke var på frekvensen til ENKB TWR, men kun var i kontakt med de militære enheter. Dette gjorde det da umulig for tårnet å informere flyet om HKS 412 A, som nå var i området.

Kl 1006 rapporterte helikopteret at de hadde hatt nærkontakt med det militære flyet. Dette viser nok en gang hvor uheldig det er, at ikke alle luftfartøyer som opererer i samme område, står i kontinuerlig radiokontakt med den aktuelle lufttrafikkjenesteenheten.

I forbindelse med høringsrunden har HSL mottatt følgende kommentar fra Flytryggingsinspektøren :

"Flytryggingsinspektoratet (FTI) vil ta kontakt med Kommandøren for Luftstridskreftene i henholdsvis Sør- og Nord-Norge for å sikre at luftpersonellet (norsk og utenlandsk) ifm. øvelser blir orientert om flyging i nærheten av våre småflyplasser med bakgrunn i denne hendelsen."