

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 26/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 20. september 1995

Luftfartøyer

-type og reg.: S 332, LN-OHA - 2 F-16
Radiokallesignal: HKS 150 A - HA 20/21
Dato og tidspunkt: 24. april 1995 kl. 1330
Hendelsessted: Sola TMA
Type hendelse: Luftfartshendelse, øvelsesavskjæring av helikopter i ATS luftrom klasse D uten klarering og radiokontakt med lufttrafikk-tjenesten
Type flyging: Ervervsmessig/militær
Værforhold: Observasjon fra værtjenesten ved Sola kl.1300: Vind 060° 11 kt, sikt 30 km, spredte skyer 8 000 ft, temperatur +21°.
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR
Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjefer, lufttrafikk-tjenesten samt HSLs egne undersøkelser

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

HENDELSSEFORLØP

HKS 150 A hadde tatt av fra Sleipner plattformen og var underveis i FL 70 for landing på Stavanger lufthavn Sola. Samtidig ble HA 20/21 observert på radarskjermen av Sola innflygingskontroll like utenfor Sola terminalområde (TMA), sør og vest for TMA grensen. HA 20 hadde aktivisert transponder, men uten høydeavlesing. HA 21 ble kun observert som et primærekko. Stavanger Information (HFIS) forsøkte å oppnå radiokontakt med HA 20/21 for å gi trafikkinformasjon, men uten å lykkes. Fartøysjefen på HKS 150 A sier i sin rapport at da de befant seg ca. 40 NM fra Sola ble de informert av HFIS om jagerflytrafikk i området, og de observerte da et jagerfly på en avstand av ca. 5 NM.

Kl. 1324 ble HKS 150 A overført fra Stavanger HFIS til Sola innflygingskontroll (Sola radar) da luftfartøyet befant seg like utenfor TMA grensen. HKS 150 A ble klarert for nedstigning til 1 500 FT med kurs direkte mot Sola VOR, for en mulig visuell innflyging til bane 11. Videre ble besetningen informert om ukjent jagerflytrafikk nord av deres posisjon. Besetningen svarte at de hadde hatt jagerflytrafikken i sikte et minutt tidligere. De anmodet deretter om tillatelse til å sette kurs direkte for et 8 NM sluttinnlegg bane 11,

HSL 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.

hvilket ble godkjent av flygelederen. Flygelederen ved Sola radar sier i sin rapport at HKS 150 A kl. 1330 igjen fikk informasjon om jagerflytrafikk. Dette var HA 20/21 som da var ca. 10 NM nordøst av HKS 150 A med kurs mot helikopteret, høyden var fremdeles ikke kjent. Fartøysjefen på HKS 150 A sier i sin rapport at besetningen hadde startet innflygingen for ILS bane 11 på Sola og passerte FL 45 under nedstigningen, da de ble avskåret av en F-16. Deres posisjon var da radial 263° Sola VOR, 24 NM fra Sola DME. Fartøysjefen anslår den horisontale avstanden til å ha vært ca. 100 m. Fartøysjefen sier til slutt at det ikke var kollisjonsfare, men mener at koordineringen mellom de militære og sivile lufttrafikkenheter var mangelfull.

Fartøysjefen på HA 21 sier i sin rapport at HA 20/21 opererte i luftrom klasse G vest av Sola under kontroll av "ANYFACE TANGO" (RAF radar varslings/kontrollfly). Etter ca. 30 minutters flyging ble de beordret til å undersøke to luftfartøy som kom inn fra vest. De splittet da opp, og HA 20 fulgte den nordre kontakten mens han fulgte den søndre i ca. 6 000 ft. HA 20s radarkontakt var ca 8 NM lenger nord, og det var ingen annen trafikk i området. Fartøysjefen på HA 21 sier videre at han hadde radarkontakt i en avstand av 15 NM, og han kom inn over "målet" ca. 5000 ft over det. Han svingte deretter ned til ca. 1 NM bak helikopteret, og senket hastigheten til 250 kt. Han fløy deretter forbi helikopteret på høyre side, ca. 200 ft over og 2 000-3 000 ft horisontal avstand. Han så da at det var en Super Puma tilhørende Helikopter Service, og rapporterte dette til "ANYFACE TANGO" uten å få svar. Han fortsatte så forbi helikopteret og startet en stigning nordover for å assistere HA 20. Fartøysjefen sier til slutt i sin rapport at han har vanskelig for å forstå at noen minsteavstander har blitt brutt eller at flygingen i seg selv satte flysikkerheten i fare.

Vakthavende flygeleder ved Sola radar sier i sin rapport at denne hendelsen foregikk innenfor luftrom klasse D. HA 20/21 skulle således ha opprettet radiokontakt og innhentet klarering før flyging innenfor Sola TMA. Sola innflygingskontroll (arrival posisjon) oppnådde kontakt med HA 20 på den militære nødfrekvens 243,0 MHz på samme tidspunkt som avskjæringen av HKS 150 A fant sted. HA 20 var da i FL 95 innenfor Sola TMA. Fartøysjefen ble bedt om å holde seg minst 30 NM vest av Sola, eller ta kontakt med Sola radar. Dette ble kvittert for av HA 20, og fartøysjefen rapporterte at han svingte tilbake vestover.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HA 20/21 ble beordret av den militære kontrollerende enhet "ANYFACE TANGO" til å avskjære to luftfartøy, som viste seg å være sivile fly. I den forbindelse kom HA 20/21 inn i kontrollert luftrom uten å opprette radiokontakt med og innhente klarering fra lufttrafikk-tjenesten, noe de var pliktig til i henhold til regelverket. Denne hendelsen føyer seg inn i rekken av hendelser der militære luftfartøyer har beveget seg utenfor sitt øvelsesområde. Flytryggingsinspektøren (FTINSP) sier i sine kommentarer til hendelsen at "ANYFACE TANGO" ikke hadde kontakt med sivil norsk lufttrafikkledelse, slik at det i dette tilfellet var formasjonslederens ansvar å innhente de nødvendige klareringer for å fly inn i kontrollert luftrom. HSL mener erfaringer fra liknende hendelser viser at formasjonsledere/fartøysjefer pga. stor arbeidsmengde til tider har problemer med å overholde en slik forpliktelse. HSL mener derfor at Luftforsvaret bør se på muligheter for å avlaste formasjons-

ledere/fartøysjefer i dette arbeidet, f.eks. ved at den militære lufttrafikkledelsen gis et informasjonsansvar overfor militære luftfartøy som observeres å nærme seg grensene for øvingsområdets utstrekning.

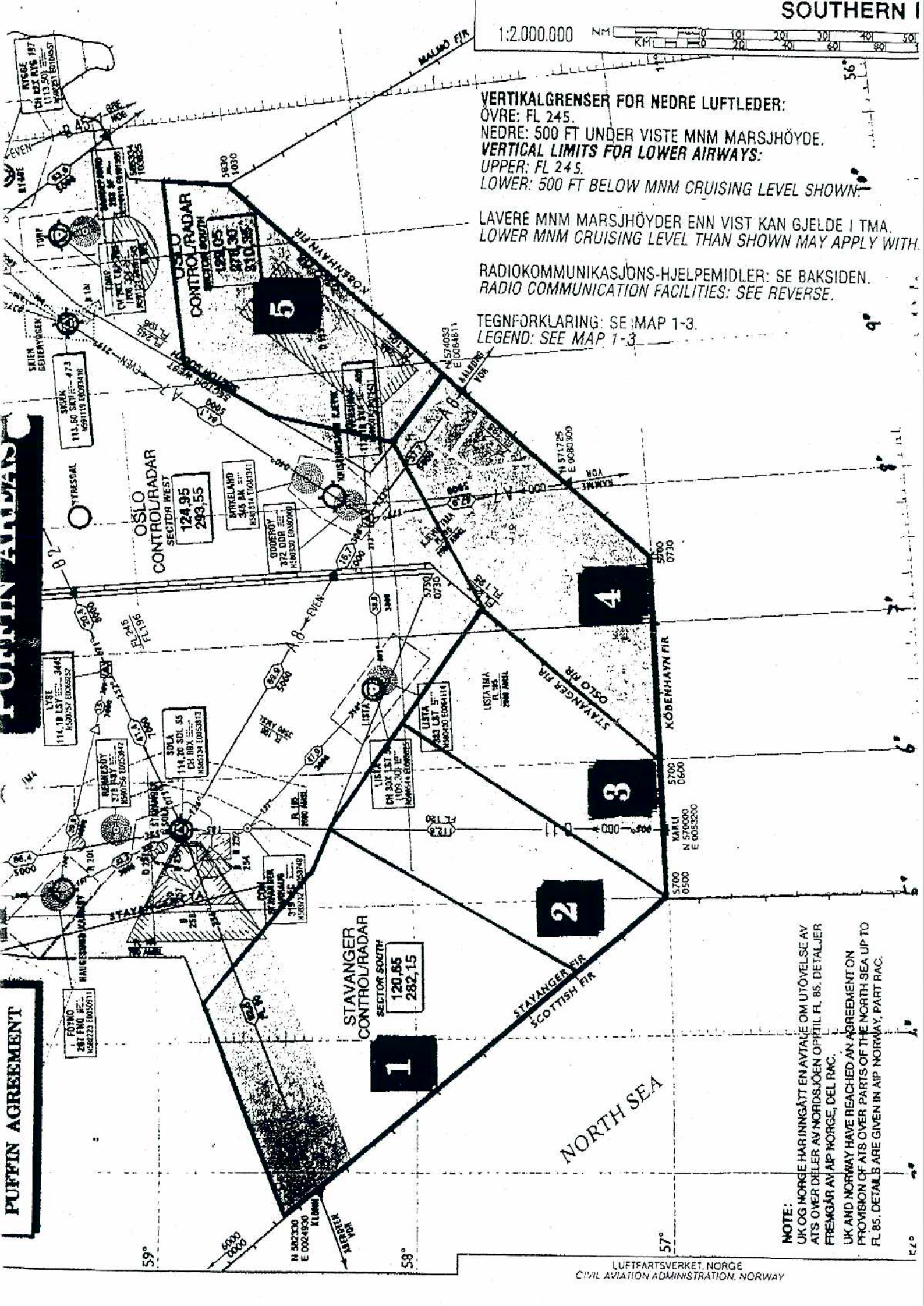
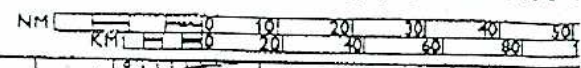
Luftforsvarets regler sier at militære luftfartøy i utgangspunktet ikke skal avskjære sivil lufttrafikk med mindre det anses nødvendig for å få identifisert ukjent trafikk. Videre sier regelverket at ved visuell avskjæring er minsteavstanden 500 ft vertikalt/horisontalt. Fartøysjefen på HKS 150 A angir den horisontale avstand mellom luftfartøyene til å ha vært 300 ft, mens fartøysjefen på HA 21 angir den til å ha vært 2 000-3 000 ft. HSL kan derfor ut fra dette ikke avgjøre om Luftforsvarets regler for minsteavstand ved avskjæring ble brutt, men konstaterer ut fra fartøysjefenes forklaring at det ikke har eksistert noen kollisjonsfare.

I et møte som fant sted i juni 1991 mellom Luftfartsverket og Forsvarskommando Sør-Norge, ble retningslinjer for bruk av øvelsesområdene Puffin 1-5 fastsatt (se vedlegg). Det var på dette møtet enighet om at det vestligste området Puffin 1 ikke burde brukes, pga. at helikopterruter derved ble berørt. Dersom det måtte være tvingende nødvendig å bruke området, skulle en rekke begrensninger iakttas (helikopterruter, krav til samband, betydelige høydebegrensninger, etc.). Det ble videre bestemt at deltagende luftfartøy og ikke deltagende kontrollerte luftfartøy skal holdes 2,5 NM klar av grensen til det område der hvor dette er i eller ligger inntil kontrollert luftrom. HSL kan ikke se at disse forutsetningene har vært oppfylt ved denne hendelsen.

TILRÅDINGER

Luftforsvaret bør vurdere muligheter for å kunne yte navigasjonsassistanse til militære luftfartøy med det formål å holde øvelsestrafikk innenfor militære øvelsesområders begrensninger.

1:2,000,000



VERTIKALGRENSER FOR NEDRE LUFTLEDER:
 ÖVRE: FL 245.
 NEDRE: 500 FT UNDER VISTE MNM MARSJHÖYDE.
VERTICAL LIMITS FOR LOWER AIRWAYS:
 UPPER: FL 245.
 LOWER: 500 FT BELOW MNM CRUISING LEVEL SHOWN.

LAVERE MNM MARSJHÖYDER ENN VIST KAN GJELDE I TMA.
 LOWER MNM CRUISING LEVEL THAN SHOWN MAY APPLY WITHIN TMA.

RADIOKOMMUNIKASJONS-HJELPEMIDLER: SE BAKSIDEN.
 RADIO COMMUNICATION FACILITIES: SEE REVERSE.

TEGNFORKLARING: SE MAP 1-3.
 LEGEND: SEE MAP 1-3.

PUFFIN AGREEMENT

OSLO CONTROL/RADAR
 SEKTOR VEST
 124,95
 293,55

5

4

3

2

1

STAVANGER CONTROL/RADAR
 SEKTOR SÖDRA
 120,85
 282,15

NOTE:
 UK OG NORGE HAR INNGÅTT EN AVTALE OM UTÖVELSE AV
 ATS ÖVER DELER AV NORDSJOEN ÖPPTILL FL 85. DETALJER
 FÖREMGÅR AV AIP NORGE, DEL RAC.
 UK AND NORWAY HAVE REACHED AN AGREEMENT ON
 PROVISION OF ATS OVER PARTS OF THE NORTH SEA UP TO
 FL 85. DETAILS ARE GIVEN IN AIP NORWAY, PART RAC.