

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 33/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 9. desember 1997

Luftfartøy

-type og reg.: Helikopter AS - 332 L1, LN-OPG/SEPECAT Jaguar jagerfly
Radiokallesignal: HKS (Helibus) 457/SPADE 01
Dato og tidspunkt: 27. august 1997 kl. 1342
Hendelsessted: Brønnøysund TIZ
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse
Type flyging: Ervervsmessig/militær
Værforhold: Brønnøysund METAR kl.1350: Vind: fra 350°, middelhastighet 7 kt.
Sikt: minimum 10 km. Skyer: 5-7 /8 i 5 000 ft. Temp/duggpkt: 16°C/11°C. QNH: 1015 hPa.

Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR/ukjent
Antall ombord: 15/ukjent
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen
Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjef HKS 457, rapport fra vakthavende AFIS-fullmektig Brønnøysund, rapport fra stedfortr. seksjonsleder Brønnøysund, rapport fra sjefsflygeleder Bodø ATCC og rapport fra vakthavende flygeleder Bodø ATCC.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

HKS 457 tok av fra Brønnøysund kl. 1340, med destinasjon oljeboringsfartøyet Norne. Kort tid etter at helikopteret hadde tatt av, observerte AFIS- fullmektig ved Brønnøysund et uidentifisert jagerfly vest av flyplassen, og informerte HKS 457 umiddelbart. Besetningen på HKS 457 fikk også øyekontakt med flyet, som ble ansett å være i en høyde av ca. 1 500 - 2 000 ft, med nordlig kurs.

Besetningen på en Widerøe-maskin på bakken observerte nok et jagerfly øst av plassen, og like bak dette ytterligere et tredje fly. Alle flyene syntes å være i samme høyde, og på samme kurs. Ingen av flyene var noen gang i radiokontakt med Brønnøysund AFIS.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

I ettertid viser det seg at det faktisk var 4 jagerfly som fløy igjennom Brønnøysund TIA/TIZ, på det aktuelle tidspunkt. Flyene, som hadde felles kallesignal SPADE 01, deltok i militærøvelsen NATO AIR MEET 97. Det var i dette tidsrommet stor aktivitet i restriksjonsområdene EN R-304 og EN R-311, henholdsvis syd og øst for Brønnøysund TIA/TIZ. Ifølge Bodø ATCC var meningen at deltagende luftfartøyer skulle fly inn og ut av disse restriksjonsområdene uten å berøre Brønnøysund TIA/TIZ.

Bodø ATCC gir utrykk for at det var svært stor aktivitet på radarskjermen på dette tidspunkt, men forklarer allikevel at radardekningen i dette området er så god at operatøren kunne følge både SPADE 01 og HKS 457 under flygingen innenfor Brønnøysund TIA/TIZ. En av flygerne i SPADE 01 forklarte etter hendelsen, på telefon til Brønnøysund TWR, at han trodde Brønnøysund var stengt. Han mente også å ha hatt "full kontroll", da han hadde "radarkontakt" med helikopteret. Han beklaget allikevel at han ikke hadde opprettet radiokontakt med Brønnøysund.

Bodø ATCC medgir i ettertid at Brønnøysund AFIS burde vært informert om jagerflyene, men hevder at slik trafikkinformasjon må prioriteres etter "handling" av kontrollerte flyginger.

HSL anser at det ikke forelå kollisjonsfare i dette tilfellet, men hendelsen understreker nok en gang viktigheten av at utenlandske militære luftfartøyer blir satt tilstrekkelig godt inn i gjeldende norske lufttrafikkregler. Ikke minst med hensyn til kravet om toveis radiosamband innenfor kontroll-/trafikkinformasjonszoner, ref. BSL F 2-2, pkt. 1.

I forbindelse med en hendelse ved Kristiansund den 2. september d.å. har Flytryggingssinspektoratet uttalt følgende:

"Flytryggingssinspektoratet vil ta kontakt med Kommandøren for Luftstridskrefte 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."