

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 28/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 16. september 1996

Luftfartøy, type og reg.:	Sikorsky S61N, LN-OQH / Lockheed P3B Orion, USA Mil.
Radiokallesignal:	HKS 440 / Ikke kjent
Dato og tidspunkt:	18. desember 1995 kl.1250
Hendelsessted:	Nærområdet til oljeinstallasjonen Draugen (XDRU)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse
Type flyging:	Ruteflyging (Offshore) / Militær øvelsesflyging
Værforhold:	Snøbyger i området med redusert sikt ned til ca. 1 000 meter
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR / VFR
Informasjonskilder:	Rapporter fra fartøysjefer, lufttrafikkjenesten og Forsvarskommando Sør Norge, samt HSLs egne undersøkelser

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Ifølge fartøysjefens rapport (rapporten mottatt av HSL 23. januar 1996) var HKS 440 på en IFR ruteflyging langs Helicopter Main Route (HMR) PAPA fra Kvernberget til oljeinstallasjonen Draugen på Frohavet. Under innflyging til installasjonen, ca. 5 NM ute, oppdaget besetningen et fly som krysset deres egen kurs fra vest mot øst 2-3 NM lenger fremme, og omtrent i samme høyde. HKS 440 hadde da akkurat forlatt cruisinghøyden, 1 000 ft. Besetningen anslo flytypen til å være en militær P3B Orion. Besetningen på HKS 440 informerte straks Trondheim kontrollsentral (ATCC) om forholdet. Værforholdene ble av besetningen rapportert til å være snøbyger med variabel sikt ned til ca. 1 000 meter.

Ifølge rapport fra Trondheim ATCC var det observerte flyet ukjent trafikk for enheten. Trafikken var heller ikke kjent av Bodø ATCC, Ørland tårn-/innflygingskontroll eller Forsvarets CRC. To minutter etter at HKS 440 hadde rapportert om hendelsen, oppdaget Trondheim ATCC et radar ekko ("primary target") med sørvestlig kurs. Radarposisjonen var nær rapporteringspunktet P60 på HMR PAPA sørøst for Draugen. Innflygingen til denne installasjonen påbegynnes ved P60. Kl.1313 ble Trondheim ATCC informert av

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Forsvarets CRC Gråkallen om at et US Navy Orion fly fra basen på Keflavik, Island, hadde fløyet i nærheten av HKS 440.

Ifølge en rapport fra fartøysjefen på Orion flyet, mottatt av HSL via FKS 29. mai 1996, opplyses det at flyet var på et rutinemessig tokt over internasjonalt farvann. Besetningen hadde sjekket området som konfliktfritt med angjeldende kontrollenhet ved Forsvarskommando Nord Norge (FKN). Besetningen på flyet hadde ikke sett HKS 440. FKN har gjort oppmerksom på at informasjonen om konfliktfritt område, som US Navy flyet fikk i forbindelse med flygingen, kun omfattet andre militære operasjoner. Den omfattet ikke sivile flyginger.

HKS 440 utførte flygingen under IFR (Instrument Flight Rules) langs HMR PAPA. I AIP (Air Information Publication) Norge er HMR definert som "En ATS (Air traffic service) rute som nyttes hyppig og regelmessig av sivile helikoptere og hvor det kan ytes flygeinformasjons- og alarmtjeneste.". Videre heter det at "luftfartøyer som flyr i nærheten av HMR og HAR (Helicopter alternate route), anmodes om å etablere radiokontakt med relevant enhet av lufttrafikk-tjenesten, slik at utveksling av trafikkinformasjoner kan bidra til å opprettholde en høyest mulig grad av flysikkerhet". Den aktuelle flygingen foregikk i internasjonalt luftrom over norsk kontinentalsokkel. Norge har ansvaret for lufttrafikk-tjenesten i angjeldende område.

I rapporten fra FKS er det opplyst at Forsvaret i etterkant av angjeldende hendelse tok initiativet til et møte med personellet som planlegger all flyging ut fra Keflavikbasen på Island. Formålet med møtet var å drøfte hendelsen, samt å finne tiltak som kan iverksettes for å hindre lignende hendelser i fremtiden. Forsvaret har siden 1991 arbeidet aktivt med å bedre koordineringen mellom flybaser i andre land og deres operasjoner innenfor norsk FIR. Av spesielle tiltak har vært distribusjon av norsk AIP/AIC. På kort sikt er det besluttet å kontrollere/utvide kunnskapen om norsk AIP/AIC hos besetninger som gjennomfører oppdrag innenfor norsk FIR.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

For å unngå hendelser av denne karakter i internasjonalt, ukontrollert luftrom er det av stor viktighet at besetninger som opererer nær HMR, HAR eller HPZ, etterkommer henstillingen i AIP Norge om å etablere radiokontakt med relevant enhet av lufttrafikk-tjenesten. Utover de tiltak som Forsvaret allerede har initiert, finner HSL ikke grunn til å fremme ytterligere tilrådinger. HSL anser det som viktig at Forsvaret sørger for kontinuitet i sitt koordineringsarbeid med utenlandske baser.

Det tok relativt lang tid før rapporter fra involverte fartøysjefer ble mottatt av HSL. Rapportene var også ufullstendige sett i forhold til kravene om slik rapportering. Dette har tildels vanskeliggjort undersøkelsesarbeidet. For at relevant materiale for undersøkelsen ikke skal gå tapt og for å sikre en god fremdrift i arbeidet, vil HSL presisere at det er viktig å overholde foreskrevne frister for rapportering.