

BULLETIN

FRA

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 16/93
Avgitt: 30. november 1993

Luftfartøy, type og reg.:	S-61N Sikorsky, LN-OQO og AS332L Super Puma, LN-OLB
Kallesignal:	HKS 139A og HKS 147
Dato og tidspunkt:	27. august 1993 kl 1149 UTC
Hendelsessted:	Ved Sleipner A plattformen i Nordsjøen
Type hendelse:	Kollisjonstilbud
Type flyging:	Ervervsmessig, helikopter
Værforhold:	Lite skyer og god sikt
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR
Informasjonskilder:	Rapport om uregelmessighet i luftfartsforhold, Flightreport og rapport fra LTT.

HENDESESFORLØP

HKS 147 var på vei fra Sola lufthavn, Stavanger, langs Helicopter Main Route (HMR) Echo til Sleipner A området. Destinasjonen var Polycastle plattformen. Under nedstigningen fra FL 40, i ca 3 200 FT passerte HKS 147 HKS 139A, som var etablert i 3 000 FT på motsatt kurs. HKS 139A hadde like før tatt av fra Sleipner A plattformen. De oppdaget hverandre omtrent samtidig, og det ble nødvendig for HKS 147 å gjøre en unnvikende manøver for å unngå kollisjon med den motgående trafikk. Ingen av besetningene hadde mottatt trafikkinformasjon av Lufttrafikk-tjenesten (LTT).

Den innmeldte Standard reiseplan (RPL) for HKS 139A anga 16/11 (Statpipe) som destinasjon. Dermed skulle Delta HAR brukes i begge retninger. Denne ruten ble endret for HKS 139A før avgangen fra Sola til: Stavanger lufthavn, Sola langs Delta HAR til 16/11, derfra til Sleipner A og så langs Echo HMR tilbake til Sola. Trafikklederen ved flykontoret til Helikopter Service AS (HS) sendte ikke melding til

LTT om denne endringen. Fartøysjefen var ukjent med at RPL ikke ble endret.

Etter starten fra 16/11 unnlot både radiooperatøren på plattformen og fartøysjefen på HKS 139A å gi avgangsmelding. Det var derfor fortsatt ukjent for Stavanger Flight Information Service (FIS) at HKS 139A mellomlandet på Sleipner A. Etter starten fra denne plattformen sendte fartøysjefen på HKS 139A avgangsmelding over radio til Stavanger FIS, men dette ble gjort først etter at helikoptrene hadde passert hverandre. Radiooperatøren på Sleipner A sendte heller ikke melding til Stavanger FIS om at HKS 139A hadde tatt av og var på vei mot Stavanger lufthavn, Sola på Echo HMR. Grunnen til at radiooperatøren på Sleipner A plattformen ikke sendte avgangsmelding var at han dagen før hadde en samtale med LTT som informerte om at Forward Radio Station (FRS) 128.00 Mhz var installert på plattformen. Han fikk det inntrykk at det ikke lenger var nødvendig å ringe inn slike meldinger, fordi LTT nå kunne nytte egen sender/mottager på feltet. FRS var under operativ test på Sleipner A, men fungerte ikke denne dagen. FRS har vært i drift i et annet område (ULA/GYDA feltet) med tilfredsstillende resultat.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Årsaken til denne uregelmessighet var mangel på kommunikasjon i flere ledd. Først unnlot HS's flykontor å informere LTT om den endrede reiseplan. Senere unnlot både fartøysjefen på HKS 139A og radiooperatørene på 16/11 og Sleipner A å informere LTT om ankomst og avganger.

Årsaken til at LTT ikke ga trafikkinformasjon til de involverte luftfartøy var at trafikklederen ved HS's flykontor ved en forglemmelse unnlot å melde inn endringene i reiseplanen for HKS 139A til Stavanger FIS. HS har tatt opp forholdet med de involverte parter i "Intern info flykontor", samt notat til alle tilsatte på flykontoret. Rutinene ble da justert og innskjerpet overfor alt berørt personell.

Denne hendelse fant sted i luftrom klasse G hvor det ikke er krav til toveis samband. Det foreligger ikke krav til LTT om atskillelse mellom luftfartøy. På grunn av den intensive trafikk som finner sted i Nordsjøen, har LTT sammen med helikopterselskapene laget regelverk og rutiner som har ført til at trafikken er regulert i langt større grad enn reglene for flyging i luftrom klasse G ellers skulle tilsi. En forutsetning for at systemet skal fungere er at kommunikasjonen mellom alle parter fungerer slik at korrekt informasjon uten tidsforsinkelse er tilgjengelig til enhver tid. HS har utarbeidet en egen undersøkelsesrapport om hendelsen, der bl.a. problematikken rundt sending av ATS-meldinger blir behandlet. HSL anser at denne rapporten vil kunne være et virkemiddel i HS's arbeid for å forhindre tilsvarende hendelser i fremtiden.

HSL har hatt liknende hendelser til behandling, ref. HSL BUL 08/92 og HSL BUL 09/92. HSL er kjent med det såkalte "Nordsjøkonseptet" hvor Luftfartsverket ønsker å oppgradere deler av Nordsjøen til luftrom klasse E. HSL anser at den intensive helikoptertrafikken i dette området gjør at oppgraderingen bør gjennomføres så snart som mulig.

TILRÅDNINGER

HSL tilrår at Luftfartsverket vurderer om deler av luftrommet over kontinentalsokkelen bør oppgraderes.