

BULLETIN

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 12/94
Avgitt: 10. mars 1994

Luftfartøy, type og reg.:	2 F-16 A (289), B 214B-1 (LN-OSP)
Kallesignal:	Hotel-Lima (HL) 03, LN-OSP
Dato og tidspunkt:	21. oktober 1994 kl 1130
Hendelsessted:	Finale bane 16 Ørland
Type hendelse:	Kollisjonsfare
Type flyging:	Militær øvelsesflyging, transportflyging
Værforhold:	Sikt mer enn 10 km, ingen skyer
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	VFR
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjef LN-OSP samt formasjonsleder HL 03, og rapport fra lufttrafiktjenesten.

HENDELSESFORLØP

Fartøysjefen på LN-OSP sier i sin rapport at han var på vei fra Brønnøysund til Stavanger, og fulgte kysten i 2 500 FT høyde. Da han nærmet seg Ørlandet kontrollsone, reagerte han på at han ikke hørte noe fra Trondheim kontrollsentral (ACC). Han rapporterte derfor sin posisjon til Trondheim ACC, som umiddelbart sendte ham over til Ørlandet tårn-/innflygingskontroll (TWR/APP). Etter å ha forandret frekvens, kalte fartøysjefen opp Ørlandet TWR/APP 3-4 ganger før han mottok svar. Fartøysjefen sier at det tok tid også ved senere oppkallinger før han mottok svar fra lufttrafiktjenesten. Han sier til slutt at den eneste gang han så jagertrafikk var da han så to jagerfly som kom inn for landing fra vest, og passerte godt under ham.

Formasjonslederen av HL 03 sier i sin rapport at de hadde avsluttet manøvrering 5 NM vest av Ørland, og var under nedstigning med en høyre sving mot "initial point" (IP) bane 16 (et punkt som er etablert ca 5 NM fra terskel bane 16). Like før IP 16 i en høyde av 2 000 FT observerte han et helikopter i samme høyde ca 1 500 - 2 000 FT øst av formasjonen. Ingen informasjon om omtalte trafikk ble gitt.

Sjefflygeleder ved Ørlandet TWR/APP har i sin rapport anført at rapport om uregelmessigheter i luftfartsforhold (NE-148) ble mottatt av lufttrafiktjenesten først nesten 2 måneder etter hendelsen. Det var da for sent å sikre lydbåndopptak fra radiokorrespondansen. Han sier ellers at i tiden for hendelsen ble det utført et større kabelarbeide, slik at radaren var ute av drift. Det var nødvendig å bruke flere radiosett med flere mikrofoner samtidig. Det ble drevet prosedyrekon-

troll fra kombinert TWR/APP posisjon. LN-OSP hadde ikke innlevert reiseplan før avgang Brønnøysund.

Av vakthavende flygeleders rapport fremgår det at pga trafikk på flere radiosett samtidig, fikk LN-OSP trafikkinformasjon nesten i samme øyeblikk som HL 03 rapporterte IP 16.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Før LN-OSP fløy inn i Ørlandet kontrollsonen, ble det fløyet i luftrom klasse G. Det er her ikke krav til innlevering av reiseplan. BSL F 1-3, pkt 3.6.1.1, spesifiserer bl.a. følgende:

"Det skal innhentes klarering fra en flygekontrollenhet, basert på levert reiseplan, før det foretas flyging som aktes utført som kontrollert flyging, eller som etter reglene kreves utført som kontrollert flyging."

Flyging i kontrollsonen (ATS luftrom klasse D) kreves utført som kontrollert flyging.

BSL F 1-3, pkt 3.3.1.1.2.3, sier at reiseplan skal være levert slik at mottakelse ved angjeldende enhet av lufttrafikkjenesten skjer minst 10 minutter før luftfartøyet er ventet å ankomme over det sted hvor innflyging i kontrollert luftrom beregnes foretatt. Unntatt fra nevnte tidsfrist er VFR-flyginger i ATS-luftrom klasse D, der det er tale om begrensede opplysninger for å oppnå klarering. I slike tilfeller skal opplysningene gis i god tid før flyging i angjeldende luftrom ønskes påbegynt. LN-OSP opprettet kontakt med Ørland TWR/APP ved grensen til kontrollsonen. HSL mener at LN-OSP på eget initiativ skulle ha forlatt Trondheim ACCs frekvens på et tidligere tidspunkt. En forkortet reiseplan skulle så ha blitt gitt til Ørland TWR/APP, slik at enheten kunne hatt rimelig tid for å utstede en klarering for flyging i kontrollsonen.

Siden hendelsen ble innrapportert først etter nærmere 2 måneder, har HSL ikke kunnet fastslå det eksakte hendelsesforløp. Det er derfor usikkert om lufttrafikkjenesten forsøkte å gi trafikkinformasjon til LN-OSP og HL 03, og om kabelarbeidene eventuelt kan ha hatt innvirkning på sambandet.

Sjeflygeleder sier i sin rapport at det over radio ble opplyst at rapport om hendelsen ikke ville bli sendt. Det er viktig for undersøkelsen av hendelser at lufttrafikkjenesten får beskjed dersom en fartøysjef i ettertid skulle finne ut at en hendelse allikevel bør innrapporteres. Dette bl.a. fordi det er nødvendig å ta beslag i lydbånd fra radiokorrespondansen, samt å informere andre fartøysjefer som eventuelt har vært innblandet, om at rapport må innleveres.

TILRÅDNINGER

Luftfartsverket bør vurdere hvorvidt det operative miljø er tilstrekkelig informert om prosedyrene for flyging i kontrollert luftrom, eller om ytterligere informasjon er nødvendig.

Luftforsvaret bør informere det operative personell om at dersom en uregelmessighet finner sted, skal melding om at rapport vil bli sendt meddeles lufttrafikkjenesten uten unødig opphold.