

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 42/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 13. desember 1995

Luftfartøy

-type og reg.:	DHC-8, LN-WIE/ F-16 A, 687
Radiokallesignal:	WIF 806/SHARK 22
Dato og tidspunkt:	25. august 1995 kl.1051
Hendelsessted:	Leknes trafikkinformasjonsone (TIZ)
Type hendelse:	Luftfartshendelse
Type flyging:	Ruteflyging/militær øvelsesflyging
Værforhold:	Vind 170° 8 kt, sikt mer enn 10 km, spredte skyer 2 000 ft, temp. +10° C, QNH 996
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR
Informasjonskilder:	Rapporter fra lufttrafikkjenesten, fartøysjefer, HSLs egne undersøkelser

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

HENDELSFORLØP

WIF 806 var underveis fra Bodø til Leknes, og hadde startet nedstigning for en visuell innflyging og landing på bane 03. Fartøysjefen på WIF 806 sier i sin rapport at de hadde etablert seg på sluttinnlegget i en høyde av ca. 500 ft, da AFIS-fullmektigen plutselig meldte at det kom to F-16 rett mot dem. De kom fra nordøst i en høyde som fartøysjefen anslo til 700 ft, og fløy langs venstre medvindslegg til bane 03. Den første F-16 passerte over og til venstre for dem, den andre kom mer direkte mot dem, og brakk av til høyre og steg. Fartøysjefen anslår at jagerflyene på det nærmeste passerte i en avstand av ca. 900 m horisontalt, og ca. 200 ft vertikalt.

Vakthavende AFIS-fullmektig sier i sin rapport at han observerte de to F-16 flyene da de passerte over plassen med retning sørover. Han rapporterte da øyeblikkelig dette til WIF 806, som nærmet seg sluttinnlegget til bane 03. AFIS-fullmektigen oppfattet situasjonen som kritisk, ettersom jagerflyene hadde kurs rett mot WIF 806 i samme høyde, og uten å ha vært i radiokontakt med AFIS-enheten.

FEZ Lofoten ("fighter engagement zone") var aktiv i tidsrommet for hendelsen.

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.

Formasjonslederen sier i sin rapport at de var ute på et treningsoppdrag da han fikk radar-kontakt med et fly. Han hadde flyets høyde, fart og kurs på radaren. Idet han passerte over det, så han at det var et Widerøes DHC-8 fly. Han forsto da at han var innenfor Leknes TIZ, og steg øyeblikkelig ut av sonen. Han kontaktet ikke Leknes AFIS, da han på dette tidspunkt allerede hadde forlatt sonen. Formasjonslederen anslår i sin rapport at han passerte over og foran Widerøe-flyet med en avstand av 1 000-1 500 ft vertikalt, og ca. 2 000 m horisontalt.

Vingmannen sier i sin rapport at de var ferdig med å øve luftkamp 15 NM nordøst av Leknes, og skulle møte en tredje F-16 som befant seg 16 NM vest av Leknes. På grunn av skyer som lå ned på toppene i Lofoten, måtte de legge om ruten for å holde seg VFR gjennom Lofoten. De fikk radarkontakt med et fly på ca. 7 NM avstand, og da de fikk visuell kontakt på 3 NM avstand, så de også Leknes lufthavn. De steg da fra 1 500 ft til 2 500 ft, rett under skydekket. Vingmannen sier at han passerte Widerøe flyet i motsatt retning, med en horisontal avstand av 1 000 m, og ca. 1 500 ft høyere.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Flygerne i den militære formasjonen sier i sin rapporter at de hadde radarkontakt med WIF 806. Det burde derfor ha vært god tid for formasjonen til å svinge unna til en betryggende avstand var oppnådd. Til tross for at flygerne følte de hadde kontroll over situasjonen, har HSL forståelse for at besetningen på WIF 806 reagerte på at 2 F-16 passerte såpass nær, uten å vite hvorvidt jagerflygerne hadde observert deres fly. Det er relativ stor variasjon i de angitte minsteavstander for formasjonens passering av Widerøe-maskinen. Det kan derfor ikke fastslås hvor nær luftfartøyene var hverandre, men HSL mener at det ikke forelå noen kollisjonsfare, siden den militære formasjonen på god avstand hadde visuell kontakt med WIF 806.

BSL F 2-2 sier bl.a. at luftfartøy som skal fly innenfor trafikkinformasjonssoner skal etablere og opprettholde to-veis radiosamband med vedkommende AFIS-enhet. Radiosambandet skal etableres i så god tid at eventuelle trafikkinformasjoner og andre opplysninger av interesse kan gis av angjeldende AFIS-enhet før flyging i sonen finner sted. Denne hendelsen føyer seg inn i rekken av hendelser der militære luftfartøyer ikke har oppfylt plikten til å opprette samband med lufttrafikkjenesten. HSL har tidligere gitt tilrådinger som berører lignende forhold, og finner ikke grunn til å fremsette ytterligere tilrådinger om å overholde aktuelle bestemmelser.

TILRÅDINGER

Ingen.