

## BULLETIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 42/99

Avgitt: 15. november 1999

---

### Luftfartøy

-type og reg.: DHC-8-103, LN-WIE og LN-WIP / F-16, Tail no.: 285  
Radiokallesignal: WIF-715 og WIF-716 / JIMMY 32  
Dato og tidspunkt: 12. april 1999, kl. 1520-1525  
Hendelsessted: Ved Namsos lufthavn Høyknesøra  
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse  
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging / Militær  
Værforhold: ENNM METAR kl. 1420: Vind: 150° 8 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 3 000 ft, brutt skydekke i 4 000 ft. Temp./ doggpkt.: 5°C/-6°C. QNH: 997 hPa  
Lysforhold: Dagslys  
Flygeforhold: VMC  
Reiseplan: IFR / VFR  
Personskader: Ingen  
Skader på luftfartøy: Ingen  
Informasjonskilder: Rapport fra de 3 fartøysjefene, rapport fra lufttrafikkjentesten Namsos og egne undersøkelser.

---

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

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted ved Namsos lufthavn Høyknesøra, og involverte to DHC-8 fra Widerøes Flyveselskap og en F-16 fra Luftforsvaret. WIF 715 sto på bakken og skulle fly fra Namsos til Trondheim lufthavn Værnes. WIF 716 var under innflyging til Namsos, på vei fra Værnes.

Kl. 1515 ga besetningen på WIF 715 beskjed til Namsos AFIS at de startet opp. De fikk da trafikkinformasjon om JIMMY 32, som var på vei inn fra øst, og WIF 716, som var på vei inn fra Værnes. På dette tidspunkt rapporterte besetningen på WIF 716 at de hadde flyplassen i sikte, og at de passerte 6 NM syd for Leirvika NDB som ligger 7,5 NM sydvest for Namsos lufthavn.

Kl. 1518 informerte besetningen på WIF 715 om at de ønsket å begynne taksing for avgang. De ble da oppfordret av AFIS-tjenesten om å holde sin posisjon, da WIF 716 var på finale til rullebane 07, og JIMMY 32 nærmet seg fra øst for lav overflyging. Etter å ha konferert med besetningen på WIF 716, som informerte at de passerte 6 NM, takset WIF 715 allikevel inn i avgangsposisjon for bane 07, uten først å ha fått "runway free".

Kl. 1519 forespurte fartøysjefen på JIMMY 32 om posisjonen til WIF 716, og fikk beskjed om at WIF 716 nettopp hadde passert 6 NM. Han informerte da om at han var i ferd med å passere over plassen og at han startet utklating. Ett minutt senere rapporterte besetningen på WIF 716 at de passerte 4 NM. Samtidig startet WIF 715 avgang, fortsatt uten å ha mottatt "runway free" fra AFIS-tjenesten. De mottok heller ikke klarering for å fly til Værnes, før etter avgang fra Namsos. WIF 716 landet på Namsos kl. 1522, og WIF 715 og JIMMY 32 fortsatte til sine bestemmelsessteder.

Fartøysjefene på henholdsvis WIF 715 og WIF 716 rapporterte hendelsen i ettertid, og mente JIMMY 32 burde ha ventet med overflygingen til etter at de var ute av trafikkbildet.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL kan ikke se at det her forelå noen kollisjonsfare. Det har heller ikke forekommet noe brudd på regelverket. Atskillelsesminima ble heller ikke underskredet, da det ikke er krav om atskillelse mellom noen form for flygninger i dette luftrommet. Samtlige involverte fikk etter HSLs oppfatning den nødvendige trafikkinformasjon fra AFIS-tjenesten.

Fartøysjefen på WIF 715 hevder i sin rapport at JIMMY 32 hindret dem i avgangen, og følgelig burde ha ventet med overflygingen. HSL kan ikke se at dette er tilfelle, da WIF 715 entret banen og tok av etter eget forgodtbefinnende, uten å vente på "runway free" fra AFIS-tjenesten. En eventuell "forsinkelse" her må i så fall ha vært minimal. HSL kan heller ikke se at WIF 716 ble hindret i sin innflyging, og dette hevdes da heller ikke i fartøysjefens rapport. Det er selvsagt fartøysjefen som er ansvarlig for manøvreringen på og rundt en AFIS-plass, men det er etter HSLs oppfatning normal kutyme å innhente/avvente "runway free", før man entrer banen i forbindelse med avgang, eller ved landing. I motsatt fall setter man faktisk AFIS-tjenesten ut av spill med hensyn til deres mulighet til å kunne gi riktig trafikkinformasjon.

Fartøysjefen på JIMMY 32 skriver i sin rapport at han hele tiden hadde visuell kontakt med WIF 716, i tillegg til kontinuerlig visuell kontakt med WIF 715 på bakken. Han opplyser også at han endret sin overflygingstrasé, for ikke å passere rett over WIF 715, som takset på bakken. Avstanden til WIF 716 ved passering av denne blir anslått til å ha vært ca. 1 000 ft vertikalt og 3 000-4 000 ft horisontalt.