

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 48/2000

Avgitt: 1. september 2000

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-type og reg.:	Bell 206L-3, LN-OBS og Bell 412-SP, 33163
Radiokallesignaler:	LBS og Mixer 30
Dato og tidspunkt:	6. april 2000, kl. 1730
Hendelsessted:	Område vest for Lillestrøm
Type hendelse:	Luftrafikkhendelse, nærpassering
Type flyging:	Ervervsmessig, ikke regelbundet flyging og militær flyging utført for politiet
Værforhold:	Ingen skyer og sikt mer enn 10 km
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	VFR reiseplan levert av LN-OBS for inn- og utflyging av Oslo lufthavn Gardermoen. Ingen reiseplan for 33163
Antall om bord:	3 og 3
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader	Ingen
Fartøysjefen på	LN-OBS
-kjønn/alder:	Mann, 34 år
-sertifikat:	CPL – H
-flygererfaring:	Total flygetid ca. 1950 timer
Fartøysjefen på	Bell 412-SP, 33163
-kjønn/alder:	Mann, 38 år
-sertifikat:	Militærflyger
-flygererfaring:	Total flygetid 4 203 timer
Informasjonskilder:	Sivil fartøysjef: Rapport om lufttrafikkhendelse (NE-148) med bilag, militær fartøysjef: "Rapport om fly- og bakkeuhell/hendelse" med bilag og "Rapport etter flyging ifm. togulykke Lillestrøm", Forsvarskommando Sør-Norge: Rapport om "Hendelse over Lillestrøm 6. april 2000" og Politimesteren i Romerike: Rapport om "Luftrafikkhendelse ved Lillestrøm 06.04.2000" og HSLs egne undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Det sivile helikopteret, LN-OBS fra selskapet Pegasus, Gardermoen, var på et kommersielt fotooppdrag for en avis i forbindelse med en togbrann på Lillestrøm stasjon. Det var levert VFR reiseplan for inn- og utflyging av Oslo lufthavn Gardermoen, men ikke spesifisert noe annet. Rundt brannstedet var det opprettet et midlertidig restriksjonsområde med radius 1 NM (= 1852 m) og høyde 3000 ft. Dette var kjent for fartøysjefen og avmerket på kart. Fartøysjefen har sin bolig i dette området og er derfor lokalkjent. Basert på sin lokalkunnskap førte han derfor helikopteret i en runde langs grensen av restriksjonsområdet hvor fotografering ble foretatt. Plutselig oppdaget han et militært helikopter som han anså var svært nært. Han mener at den minste horisontale distansen var ca. 100 m og vertikaldistansen var ca. 100 ft. Fartøysjef og passasjerer opplevde hendelsen som skremmende og dramatisk.

Det militære helikopteret, av typen Bell 412-SP, var avgitt til Politimesteren i Romerike i anledning togulykken. Helikopteret var stasjonert ved Sentralsykehuset i Akershus, Lørenskog. Hjemmel for denne type bistand er gitt i FD/kgl. Res. av 13. feb. 1998: ”Bistand til Politiet i ekstraordinære faresituasjoner”. Luftforsvarets helikopter hadde derfor en legitim oppgave i forbindelse med togulykken på Lillestrøm jernbanestasjon.

Det sivile helikopteret ble av politiet på ulykkesstedet vurdert å være innenfor det fareområdet som var etablert. Politimesterens representant anmodet derfor det militære mannskapet om å starte en flyging for å identifisere det sivile helikopteret og å få det fjernet fra området. Fartøysjefen på det militære helikopteret forsøkte først forgjeves å oppnå radiokontakt med det uidentifiserte helikopteret. Etter starten fra Lørenskog ble det fløyet på møtende kurs for å identifisere det andre luftfartøyet. Den militære fartøysjefen anser at minste avstand mellom helikopterene var ca. 350 - 400 ft. Dette var nødvendig for at besetningen skulle kunne lese kjennemerkene. Forsvarskommando Sør-Norge anser denne flygingen ikke å være avskjæring av et annet luftfartøy, men heller en manøver under kategorien ”identifiseringsoppdrag”.

Det ble hele tiden forsøkt å oppnå radiokontakt både på ATC frekvenser og på VHF Guard. Etter ca. 4 – 5 minutter ble radiokontakt oppnådd på frekvens 119,1 MHz, Kjeller Information. På dette tidspunkt var LN-OBS, etter den militære fartøysjefens oppfatning, ca. 500 m innenfor grensen for restriksjonsområdet.

Kort tid etter var fotooppdraget fullført, og LN-OBS forlot området.

Flyging med militært helikopter i fredstid skal utøves i henhold til Bestemmelser for Sivil Luftfart (BSL) F, samt de unntak som er nedfelt i Bestemmelser for Militær Luftfart (BFL) 70-1.

I BSL F, avsnitt F 1-3 Alminnelige bestemmelser punkt 3.2 ”Forebygging av sammenstøt” står det blant annet:

”Et luftfartøy skal ikke manøvreres så nær andre luftfartøyer at det kan oppstå fare for sammenstøt.”

HSL har ikke funnet detaljerte bestemmelser i BFL 70-1 som omhandler et identifiseringsoppdrag med helikopter.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

De to fartøysjefene har forskjellig oppfatning av LN-OBSs posisjon i forhold til ulykkesstedet ved Lillestrøm jernbanestasjon da møtet mellom luftfartøyene fant sted. HSL tar ikke stilling til hvilken stedsangivelse som er korrekt, og heller ikke til hvor nær hverandre horisontalt og vertikalt luftfartøyene kom under den initielle identifisering.

Forsvaret hadde stilt et helikopter til disposisjon for politiet med midlertidig base på Lørenskog. Luftforsvarets helikopter ble gitt en legitim oppgave av Politimesteren i Romerike, nemlig å identifisere det ukjente helikopter som politiets representant anså fløy innenfor restriksjonsområdet, og av sikkerhetsmessige grunner få det fjernet fra området.

Det er ikke så mange flyplasser på Østlandet hvor det er stasjonert sivile helikoptre. LN-OBS hadde startet fra sin base på Gardermoen og levert reiseplan der. HSL mener at en telefonforespørsel til Lufttrafikkjenesten kunne gitt et raskt svar på identitet og mulige kommunikasjonskanaler. Det ville også kunne ha lettet identifiseringen om fartøysjefen på LN-OBS i sin reiseplan hadde indikert at han var på vei til restriksjonsområdet ved ulykkesstedet ved Lillestrøm jernbanestasjon.

Begge luftfartøy oppholdt seg sannsynligvis i et område som ligger innenfor inn- og utflygingsområdet til Kjeller flyplass. HSL anser at det ville være naturlig at den militære fartøysjefen først hadde forsøkt å oppnå kontakt på den frekvensen som normalt brukes i dette området (119,1 MHz).