

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 57/2002
Avgitt: 22. oktober 2002

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

Luftfartøyer

-type og reg.: Helikopter Schweizer 269C-1 CB, LN-ODC
og Cessna 172 LN-BDX

Radiokallesignal: LDC og LDX

Dato og tidspunkt: 24. april 2002, ca. kl. 1430

Hendelsessted: I området like syd for Kragerø

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, ikke planlagt formasjonsflyging

Type flyging: Ervervsmessig (ikke regelbundet), skoleflyging/Privat (klubb), skoleflyging

Værforhold: Meget gode værforhold

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Helikopterskolens "Flight Following" system og ingen

Antall om bord: 1 og 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Kvinne, 25 år og mann, 29 år

-sertifikat: Skoleflybevis og elevbevis

-flygererfaring: 102 timer og 912 timer flygetid (mest på mikrofly)

Informasjonskilder: Begge fartøysjefenes "Rapport om lufttrafikkhendelse", rapport fra Norsk Helikopter-skole, rapport fra skolesjef ved Grenland Flyklubb og HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen på helikopteret LN-ODC skriver i sin rapport bl.a.:

"Onsdag 24.4.02, på solonavigasjonstur mellom Skien og Kristiansand, opplevde jeg en opplagt nærpassering med påfølgende ufrivillig formasjonsflyging utenfor Kragerø ved 1430-tiden. En Cessna med registrering LN-BDX, som etter avtale

over radio (Geiteryggen frekvens 119,20 MHz) skulle fly i 800 ft, mens jeg lå i 1 300 ft, kom rett mot meg fra min høyre side i samme høyde som meg, for deretter å svinge brått og legge seg opp ved siden av meg. Han fulgte meg mot Risør i det jeg vil anse som uforsvarlig liten separasjon. Forut for dette hadde han rapportert at han hadde meg i sikte, og jeg hadde rapportert at jeg ikke kunne se ham, men at jeg skulle holde min høyde. Jeg ble redd for sammenstøt og informerte LN-BDX om dette samtidig som jeg forlot min marshøyde og startet nedstigning. Avstand er meget vanskelig å bedømme i luften, men min vurdering var at Cessna'en var 50 – 150 m fra meg før det svingte og ble liggende i en distanse av ca. 100 m og i samme høyde. Jeg opplevde episoden som skremmende, unødvendig og ubehagelig.”

Fartøysjefen i Cessna LN-BDX skriver i sin rapport bl. a.:

”Jeg fløy på vei nordover i 800 ft høyde da jeg oppdaget LN-ODC på vei sydover i 1 200 ft høyde. Jeg meldte fra om visuell kontakt og at jeg gikk rundt og opp på helikopterets styrbord side. For å få ned hastigheten gjorde jeg en 360° sving ca. 500 – 600 m ute til høyre og ca. 200 ft lavere enn LN-ODC. Etter hvert satte jeg på landingslys og steg mot helikopteret fra høyre. Flygeren i helikopteret ga på radio uttrykk for at hun ikke likte situasjonen. Jeg fortsatte å fly på siden av helikopteret i ca. 2 minutter ikke nærmere enn 300 – 400 m. Jeg lå også litt høyere på grunn av at Cessna'en er et høyvinget fly”.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Det er vanskelig å bedømme nøyaktig hvilken avstand det er mellom to luftfartøy. Når den ene fartøysjefen anser at distansen til det andre fly virker skremmende og ubehagelig, og det samtidig blir gitt uttrykk for dette i radiokommunikasjonen, burde det være klart for den annen fartøysjef at denne form for flyging ikke er ønskelig. Hvor nær luftfartøyene var til hverandre vil ikke kunne bli fastsatt, men den ene fartøysjef oppfattet dette som formasjonsflyging.

BSL F 1-3 avsnitt 3.1.9 Formasjonsflyging:

”For formasjonsflyging gjelder følgende regler:

- a) Luftfartøyer skal ikke flyges i formasjon uten etter forhåndsavtale mellom vedkommende fartøysjefer.
- b) ----- ”

I dette tilfellet forelå det ingen avtale. Fartøysjefen på LN-BDXs flyging var dermed sannsynligvis ikke i henhold til ”Bestemmelser for sivil luftfart”. HSLB anser at det ble utvist usedvanlig dårlig flygerskjønn, og at dette var en form for flyging som ikke på noen måte er akseptabel.