

RAPPORT

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

RAP: 58/2003
Avgitt: 30. oktober 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Eurocopter AS350 B3, LN-OPA / Westland Sea King Mk 43 B, 330	
Operatør:	Helitrans AS / Luftforsvaret	
Radiokallesignal:	LN-OPA / SAVER42	
Dato og tidspunkt:	15. august 2003, kl 1220	
Hendelsessted:	Drivdalen, 1-2 km nord for Kongsvoll i Oppdal kommune, Sør-Trøndelag	
Type hendelse:	Alvorlig luftfartshendelse av trafikkmessig art, nærpassering	
Type flyging:	Ervervsmessig, ikke regelbunden / Militær	
Værforhold:	Lavt skydekke, regn, redusert sikt	
Lysforhold:	Dagslys	
Flygeforhold:	VMC	
Reiseplan:	Ingen / VFR	
Antall om bord:	2+1 / 6+4	
Personskader:	Ingen	
Skader på luftfartøy:	Ingen	
Andre skader:	Ingen	
Fartøysjefen	LN-OPA	SAVER42
-kjønn/alder	Mann, 29 år	Mann, 36 år
-sertifikat	CPL-H	Mil helikopter + CPL-A
-flygererfaring	2 250 totalt	2 100 totalt
Informasjonskilder:	Rapport fra begge fartøysjefer samt HSLBs egne undersøkelser	

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Et av Luftforsvarets Sea King redningshelikoptre, tilhørende 330 skvadronens avdeling på Ørland hovedflystasjon (ENOL), var på oppdrag i området Drivdalen sør for Oppdal. Hendelsen skjedde under perioden med flom i elven Driva, og LN-OPA fløy et oppdrag for NRK med et TV-team som skulle filme flomskadene. Redningshelikopterets oppdrag ble fløyet med Ørland som avgangs- og destinasjonsplass og med mellomlanding på Oppdal der besetningen skulle briefes av lokalt politi. LN-OPA hadde Trondheim lufthavn Værnes (ENVA) som avgangs- og destinasjonsplass. Sea King fløy på VFR-reiseplan levert muntlig på radio til lufttrafikkjentesten, mens LN-OPA valgte å fly uten å levere reiseplan. Hendelsen skjedde i ukontrollert luftrom (klasse G). Under

bakkeoppholdet på Oppdal informerte politiet Sea King-besetningen om at de hadde observert et sivilt helikopter i det området redningshelikopteret skulle operere.

LN-OPA kom inn mot Oppdal fra nord og hadde fløyet i ukontrollert luftrom hele veien uten å kommunisere med andre enn kontrolltårnet på Værnes i forbindelse med avgangen derfra. Ved passering Støren lyttet fartøysjefen på Trondheim kontroll, sektor syd, (125,700MHz), men kalte ikke opp. Ved passering av Oppdal flyplass Fagerhaug (ENOP) gikk LN-OPA over til den lokale frekvensen for flyplassen (122,950MHz) og transmitterte blindt sine intensjoner i Oppdalsområdet. I det han passerte Oppdal sentrum på vei mot Lønset, byttet fartøysjefen igjen frekvens tilbake til Trondheim kontroll, sektor syd. Fartøysjefen er kjent i dette området og har erfaring med at Trondheim sjelden hører helikoptre som flyr så lavt i dette terrenget som han da gjorde. Han gjorde derfor ingen forsøk på å kalle opp kontrollsentralen, men lyttet hele tiden i fall det var annen trafikk i området.

Etter å ha fullført sitt oppdrag i Lønset-området fløy LN-OPA sydøstlig retning over til Drivdalen. Helikopteret var helt oppe på Hjerkinns høyde før det snudde og fløy nedover Drivdalen retning nordover. På grunn av regnvær og redusert sikt hadde fartøysjefen på LN-OPA slått på landingslys, i tillegg til navigasjonslys og antikollisjonslys, for å bli sett av eventuell annen trafikk i området.

I tiden dette skjedde fløy allerede Sea King-helikopteret i Drivdalen. Helikopteret hadde tatt av fra Oppdal og fartøysjefen hadde gitt Trondheim kontrollsentral informasjon om i hvilket område de ville fly. Trondheim opplyste at de ikke hadde noe kjent trafikk i området. På bakgrunn av informasjonen fra politiet om at et helikopter var observert, forsøkte fartøysjefen å kalle opp trafikk i Drivdalen på 125,700MHz, 122,950MHz og nødfrekvens 121,500MHz uten å få svar. Fartøysjefen på LN-OPA hørte aldri disse oppkallingene, og hevder at det ikke overrasket ham, tatt i betraktning terrenget i området og hvordan helikoptrene lå i forhold til hverandre før de møttes.

Da LN-OPA hadde kommet ca. 1 km nord for Kongsvoll fikk fartøysjefen visuell kontakt med redningshelikopteret som kom sydover. Styrmannen i redningshelikopteret fikk øye på LN-OPA omtrent samtidig. Helikoptrene holdt samme høyde og kom rett mot hverandre, Sea King på 196 grader og LN-OPA på 360 grader. Horisontal avstand ble anslått til 200-300 meter.

LN-OPA lå til venstre i dalføret, mens Sea King lå ca. midt i dalen. LN-OPA gjorde umiddelbart en sving mot venstre (vest). Redningshelikopteret manøvrerte også for å unngå LN-OPA. Det ble først gjort en korleksjon mot høyre (vest) før helikopteret ble lagt i en krapp venstresving (øst) med nedstigning. Passeringen skjedde ca. 300 ft over bakkenivå. LN-OPA fløy med en hastighet på 60 kt., mens redningshelikopteret holdt ca. 80 kt.

Etter passeringen hørte LN-OPA at Sea King kalte opp Trondheim kontroll og spurte om det var trafikk i området. Trondheim svarte at det ikke var noe kjent trafikk i området. Dette hørte LN-OPA og ga seg umiddelbart til kjenne på samme frekvensen. LN-OPA fortsatte nedover dalen og ble senere tatt igjen av Sea King. LN-OPA hovret i forbindelse med TV-opptak, mens Sea King kom bakfra og passerte helikopteret. Denne passeringen foregikk uten problematikk. Fartøysjefen på LN-OPA observerte to andre sivile helikoptre i Oppdalsområdet på samme turen. Det var altså fire helikoptre innenfor et lite geografisk område hvorav kun besetningen på Sea King hadde valgt å informere lufttrafikkjenesten om sin tilstedeværelse.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Det er HSLBs oppfatning at kjernen i denne hendelsen er knyttet til det ukontrollerte luftrommets natur. Slik regelverket er utformet innebærer ukontrollert luftrom at det er tillatt å fly uten å meddele det til andre luftfartøy,

eller til lufttrafikkjenesten. Det er ikke krav til toveis radiosamband eller til bruk av transponder. Lufttrafikkjenesten utsteder ikke klareringer, og alt ansvar for å unngå kollisjon med andre luftfartøy påligger fartøysjefene. Regelen er ”se og bli sett”. HSLB har i den siste tiden fått innrapportert flere hendelser som tyder på at enkelte flygere har manglende forståelse av hva klasse G luftrom innebærer.

I dette tilfellet kjente lufttrafikkjenesten til ett helikopter i området, mens det i realiteten var fire. Det sier seg selv at en flyger ikke kan få flygeinformasjon som gir et fullstendig bilde av situasjonen så lenge de andre som flyr i området ikke har innlevert reiseplan eller orientert om sin tilstedeværelse. En annen side av problematikken er at selv om man som fartøysjef ønsker å informere andre om sine intensjoner, foregår mye VFR-flyging i ukontrollert luftrom over topografiske forhold som gjør at lufttrafikkjenesten verken hører luftfartøyet på radio, eller ser det på radar. Dette er det lite å gjøre med, og det må alle som flyr i ukontrollert luftrom ta med i betraktning. Man må være forberedt på at det kan være ukjent trafikk i området. Den enkelte fartøysjef bør hele tiden gjøre en fortløpende vurdering under sin flyging om hvorvidt det er på sin plass å gi en posisjonsmelding på radio selv om dette betyr å sende blindt.

Havarikommisjonen ønsker også å minne om forskjellen på flygeinformasjonstjeneste og trafikkinformasjonstjeneste. Sistnevnte ytes av lufttrafikkjenesten overfor en flyger for å gjøre vedkommende oppmerksom på annen konkret, kjent eller observert trafikk i nærheten av fartøyet for å bidra til unngå kollisjon. Det er verd å merke seg at trafikkinformasjonstjeneste ikke ytes i ukontrollert luftrom. Flyr man derimot på en VFR-klarering i luftrom klasse C eller D, vil trafikkinformasjonstjeneste fra den aktuelle kontrollinstansen være grunnlaget for at fartøysjefen skal kunne ivareta sin egen separasjon slik han er pålagt. Under VFR-flyging i ukontrollert luftrom kan man få flygeinformasjonstjeneste. Denne tjenesten vil gi pilotene en mer generell informasjon om trafikk i området, men under den forutsetning at de som flyr har gitt seg til kjenne overfor den del av lufttrafikkjenesten som har flygeinformasjonsansvaret i området. Lufttrafikkjenesten kan aldri informere om trafikk som ikke er kjent for den.

Et annet moment knyttet til ukontrollert luftrom er flyging uten reiseplan. HSLB minner om at en fartøysjef som flyr uten reiseplan også har valgt å si nei takk til alarmtjeneste fra lufttrafikkjenesten. Er uhellet ute vil det påvirke hvor raskt man får hjelp.

Fartøysjefen på redningshelikopteret har gitt uttrykk for at det stadig oftere er ”pressehelikoptere” som opptar luftrommet i områder der det foregår søk- og redningsaksjoner med Sea King. Det er mulig for politiet, lufttrafikkjenesten og Luftfartstilsynet å ta initiativ for å opprette restriksjonsområder på kort varsel i forbindelse med ulykker eller lignende hendelser. HSLB henviser til RFL II, SPE-19 angående dette.

Det er HSLBs oppfatning at det i dette tilfellet var reell kollisjonsfare, men at sammenstøt ble unngått fordi luftfartøyene fløy med lav nok hastighet og at det derfor var tilstrekkelig tid til å foreta unnamanøver.