

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aibn.no>

SL RAP: 3/2005

Avgitt: 9. mars 2005

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevet.

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

Luftfartøyer

-type og reg.:	DHC-8-103, LN-WIR / F-16, Broom 11 og 12
Operatører:	Widerøes ASA / Luftforsvaret
Radiokallesignaler:	WIF 842 / Broom Flight
Dato og tidspunkt:	Fredag 20. september 2002, kl. 1109
Hendelsessted:	60 NM Nord av Bodø, i Fighter Engagement Zone (FEZ) Lofoten, FL 150
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, underskridelse av atskilleelsesminima
Type flyging:	Ervervsmessig, ruteflyging / militær, øvelsesflyging
Værforhold:	Over skyene: sikt mer enn 10 km
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR / VFR
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Fartøysjef LN-WIR	
-kjønn:	Mann
-sertifikat:	ATPL-A
-flygererfaring:	8 000 timer flygetid hvorav 3 000 på aktuell type
Informasjonskilder:	LN-WIRs fartøysjef: "Rapport om lufttrafikkhendelse", rapport fra vakthavende flygeleder Bodø kontrollsentral, "Avtale mellom Luftforsvaret og Luftfartsverket om bruk av luftrommet i Bodø FIR (Siste rev. 99-05-20)" og HSLB egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-WIR (WIF 842), en DHC-8 fra Widerøes Flyveselskap, var fredag 20. september 2002 på vei fra Bodø lufthavn (ENBO) til Andøya lufthavn (ENAN) i flygenivå (FL) 150 da 2 F-16 passerte svært nær ruteflyet.

Flygingen foregikk i Fighter Engagement Zone (FEZ) Lofoten, som på dette tidspunkt var aktivisert. WIF 842 tok av fra Bodø kl. 1050 på vei mot Andøya. Det ble koordinert med Control

Reporting Centre (CRC) Sørreisa at WIF 842 skulle fly i Fl 150. Luftrommet ble tilbakeført til Bodø ATCC og var dermed klassifisert som luftrom klasse D fra FL 160 og ned innenfor FEZ'en (i flg. rapport fra Luftfartsverket Bodø).

Flygelederen ved Bodø ATCC sektor Nord ble i en periode opptatt med koordinering med andre fly og stasjoner. Han skriver i sin rapport at Sørreisa CRC ba om å få avgitt FEZ Lofoten fra kl. 1050 til 1250 for F-16 fly som skulle ta av omtrent på samme tid. Luftrommet ble avgitt.

Kl. 1109 rapporterte fartøysjefen på WIF 842 at opptil 5 TCAS varsler var mottatt samtidig med at han observerte en F-16 passere innenfor ca. 500 m horisontal distanse og i en vertikal avstand på ca. 30 til 50 m fra hans fly. Jagerflyet lå i en venstre stigning. Ytterligere en F-16 passerte samtidig over ruteflyet. Fartøysjefen ga uttrykk for at han mislikte situasjonen og at nærpasseringene ville bli rapportert. Resten av flygingen for WIF 842 forløp normalt.

Sørreisa CRC ble informert om hendelsen, og kommunikasjonen ble sikret av Bodø ATCC. Da LN-WIR var ute av FEZ'en ble luftrommet igjen avgitt til Forsvaret.

HSLB har ikke mottatt noen rapporter fra Luftforsvaret i forbindelse med denne hendelsen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at det er uakseptabelt at et rutefly på en IFR reiseplan i kontrollert luftrom skal bli utsatt for nærpasseringer av jagerfly. Det aktuelle luftrommet var en FEZ som på grunn av den sivile trafikken var tilbakeført til Bodø ATCC. Det synes som om det var en mangel på kommunikasjon, respekt, disiplin og evne/vilje til å følge de regler som var nedlagt i avtalen mellom Luftforsvaret og Luftfartsverket (nå AVINOR). Dersom reglene i "Avtale mellom Luftforsvaret og Luftfartsverket om bruk av luftrommet i Bodø FIR" (Siste rev. 99-05-20) hadde blitt fulgt kunne slike hendelser vært unngått. I ettertid er FUA-avtalen (Flexible Use of Airspace) trådt i kraft, og bidrar i så måte til å forhindre liknende hendelser.