

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 27/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 16. september 1996

Luftfartøy

-type og reg.:	MD-11, OH-LGA og to SU-27K
Radiokallesignal:	FIN 133 og ukjent
Dato og tidspunkt:	17. mars 1996 kl. 0954
Hendelsessted:	63°57'N, 04°40'Ø, i Bodø OCA, fl 310
Type hendelse:	Luftfartshendelse, liten atskillelse mellom luftfartøy (AIRPROX)
Type flyging:	Ruteflyging Helsinki - Miami/militær øvelsesflyging
Værforhold:	Over skyer, god sikt
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjef Finnair, rapport fra Bodø ACC, rapport fra Trondheim ACC, rapport fra den russiske militærattasje og egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er UTC, hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Finnair OH-LGA, en MD 11 i rute FIN 133, var på en IFR reiseplan fra Helsinki, Finland (EFHK) til Miami, Florida (KMIA) i flygenivå 310 med transponderkode A 3046. FIN 133's trekk gikk via Trondheim VOR, TRM direkte til 64°N 00Ø/V. FIN 133 hadde mottatt oseanisk klarering fra Bodø ATCC. Samtidig med klareringen fikk FIN 133 informasjon om at ruteflyet var observert på radar, og at det også var observert på primærradar at FIN 133 ble fulgt av ikke identifisert trafikk. Høyden på denne trafikken var ukjent. FIN 133 kom inn i Bodø OCA i posisjon 63°53'N, 004°54'Ø.

Kl. 0954 i posisjon 63°57'N, 004°40'Ø observert FIN 133 to russiske jagerfly av type SU-27K. Flyene ble bedømt å passere FIN 133 i samme høyde og i ca. 50 - 100 meters avstand. Denne hendelsen fant sted like etter at Finnair hadde forlatt Trondheim øvre kontrollområde (UTA) og kommet inn i Bødø oseanisk kontrollområde (OCA).

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

FIN 133 rapporterte dette til Bodø ATCC, og informerte at de ville rapportere hendelsen skriftlig (AIRPROX).

Ifølge den russiske rapport kom jagerflyene fra hangarkrysseren "Admiral Kuznetsov". De hadde ordre fra øvelsesledelsen om å identifisere et "mål" i 10 000 m høyde. Etter at "målet" var identifisert som et sivilt fly, brøt jagerflyene av til høyre og fortsatte deretter på sin patruljering. Det ble aldri utført noe simulert angrep og de kom aldri nærmere enn 500 meter fra Finnair-flyet. Det var ingen kontakt mellom de russiske fly og noen norsk kontrollinstans.

Luftfartøyene befant seg ved tidspunktet for hendelsen i Bodø oseaanisk kontrollområde. Både Trondheim UTA og Bodø OCA er klasse A luftrom. Her skal atskillelse etableres mellom alle IFR luftfartøy. VFR flyginger er ikke tillatt.

I BSL F 1-2, Lufttrafikkreglens anvendelse heter det i pkt. 2.1.2:

"For flyging over områder som ikke er underlagt noen stats suverenitet gjelder i samsvar med artikkel 12 i Overenskomst om Internasjonal Sivil Luftfart av 7. desember 1944, bestemmelsene i Annex 2 til overenskomsten.

Anm. 1: I henhold til ovennevnte overenskomst, artikkel 3, gjelder overenskomsten ikke statsluftfartøyer (luftfartøyer som brukes i militær-, toll og polititjeneste). Overenskomsten forplikter likevel de enkelte stater ved utferdigelse av bestemmelser for statsluftfartøy å ta tilbørlig hensyn til navigasjonssikkerheten for sivile luftfartøyer."

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Disse bestemmelsene betyr at det i klasse A luftrom vil være atskillelse mellom IFR trafikk. Samtidig er det mulig at det i det klarerte området kan forekomme ukontrollert legal militær trafikk.

Bodø ATCC har informert HSL om at det er ca. 2 - 3 slike episoder i året. Disse episodene oppstår gjerne samtidig med at det finner sted større militære øvelser.

På bakgrunn av de foreliggende opplysninger er det ikke mulig for HSL å fastslå den virkelige avstand mellom flyene. I dette tilfellet var det en planlagt identifikasjon de militære flyene foretok, og HSL antar derfor at det ikke var noen kollisjonsfare.