

# BULLETIN

## HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN  
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55  
Telefax: 67 12 53 33

BUL 06/94  
Avgitt: 18. februar 1994

---

Luftfartøy, type og reg.: RA-06 (PH-ALU), 2 F-16  
Kallesignal: TED 203, DEMON 11  
Dato og tidspunkt: 21. oktober 1993 kl 1005 lokal tid  
Hendelsessted: Sola TMA  
Type hendelse: Kollisjonsfare  
Type flyging: Ruteflyging, militær øvelses-  
flyging  
Værforhold: Sikt mer enn 10 km, spredte skyer i  
1 700 FT  
Flygeforhold: VMC  
Reiseplan: IFR/VFR  
Informasjonskilder: Rapport fra Sola TWR/APP samt far-  
tøysjef TED 203 og formasjonsleder  
DEMON 11

---

### HENDESESFORLØP

TED 203 hadde tatt av fra Skien lufthavn, og var underveis til Stavanger lufthavn Sola i flygenivå (FL) 90.

DEMON 11 hadde tatt av fra Bergen lufthavn Flesland, og opererte innenfor et øvelsesområde i Sola terminalområde (TMA). Dette området var opprettet i forbindelse med øvelse Vipe. Områdets vertikale utstrekning var fra bakkenivå til FL 80. Øvelsestrafikken var unntatt fra sambandsplikten innen dette området.

Fartøysjefen på TED 203 har innlevert to rapporter om kollisjonsfare. I sine rapporter sier han at DEMON 11 passerte ham første gang kl 0953 på 90° kryssende kurs med en avstand av noe over 200 m. Han anslår at DEMON 11 på dette tidspunkt befant seg i samme høyde, som da var FL 90. Den andre passeringen fant sted ca kl 0958, flyet passerte da FL 70, og var klarert for visuell innflyging til bane 36 på Sola. Fartøysjefen sier at han denne gang observerte DEMON 11 ca ½ NM unna, i 90° krenging stigende mot sørøst.

Vakthavende flygeleder ved Sola innflygingskontroll (APP) sier i sin rapport at han observerte to jagerfly som opererte innenfor øvelsesområdet øst av Sola. Observasjonene ble hovedsakelig gjort med primærradar, kun unntaksvis vistes sekundærekko. Han sier videre at TED 203 var på en visuell innflyging til bane 36 og passerte nordre grense av øvelsesområdet med ca 3 NM med kurs ca 250°. Plutselig oppdaget han jagerflyene som steg i nordøstlig retning gjennom ca FL 70 rett foran TED 203, som da indikerte FL 68. Han anså det da å være

---

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.



for sent til å gi flygeinformasjon. Flygelederen sier til slutt at de militære luftfartøyene ikke på noe tidspunkt var i kontakt med Sola APP.

Formasjonslederen for DEMON 11 sier i sin rapport at formasjonen var under kontroll av en norsk militær kontrollør. De ble under flygingen i øvelsesområdet bedt om å sirkle over "initial point" (IP) 15, som lå like innenfor øvelsesområdets nordre grense. Under denne sirklingen kom formasjonen utenfor øvelsesområdet. De ble da kontaktet av Sola APP på UHF 243,0 MHz og bedt om å starte nedstigning samt sette kursen sørover. Denne instruksjonen ble etterfulgt. Formasjonslederen sier videre at de kan ha kommet i nærheten av et annet luftfartøy under den utilsiktede manøvreringen nord av øvelsesområdet, men at de ikke observerte noe annet luftfartøy.

Formasjonslederen sier til slutt i sin rapport at det i ettertid er besluttet å sløyfe IP 15 som kontaktpunkt for bruk i øvelsesøyemed, og alle kontaktpunktene har blitt relokalisert, slik at de nå befinner seg godt innenfor øvelsesområdets grenser. Videre er det innført en prosedyre som krever at det opprettes to-veis kommunikasjon med Sola APP før entring av øvelsesområdet.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Formasjonslederen for DEMON 11 og lufttrafiktjenesten har ikke kommentert den første hendelsen som TED 203 har innrapportert. Dersom DEMON 11 krysset luftled B2 i FL 90, må dette bero på at formasjonen enten overskred den avtalte høydebegrensning (FL 80), eller pga feilnavigering som førte til at formasjonen uforvarende kom inn i kontrollert luftrom.

DEMON 11 har ved denne hendelsen brutt reglene for flyging i ATS luftrom klasse D ved at det ikke ble opprettet samband med lufttrafiktjenesten og således ikke innhentet klarering før flyging i kontrollert luftrom. Dette skjedde pga at formasjonen utilsiktet kom utenfor sitt øvelsesområde, der de var fritatt for sambandsplikten.

Årsaken til at DEMON 11 kom utenfor øvelsesområdets begrensning synes å ha vært at kontaktpunktet som formasjonen ble bedt om å sirkle over, lå for nær øvelsesområdets grense. Dette kontaktpunktet er nå sløyfet.

Luftfartsverket tar i en IK (intern korrespondanse) av 6. desember 1991 opp avståelse av kontrollert luftrom til militære instanser. Det anses her at luftfartøyer ikke berører et avstått luftrom dersom flygehøyden i forhold til det avståtte luftrom oppfyller det krav som gjelder for vertikalatskillelse av IFR-flyginger, eller flygingens rute er slik at bestemmelsene i HLT B 14 om horisontal avstand fra et fareområdes kunngjorte yttergrenser oppfylles. HSL mener at dersom lufttrafiktjenesten forutsettes å anvende bestemmelsene i HLT B 14 for å lede luftfartøyer utenom et øvingsområde avstått til militære instanser, bør denne HLT revideres.

## TILRÅDNINGER

Luftfartsverket bør vurdere hvorvidt fremgangsmåten ved avståelse av kontrollert luftrom til militære instanser i tilstrekkelig grad er dekket i regelverket.