

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 02/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 9. januar 1995

Luftfartøy

-type og reg.: 2 F-16 B, 1 F-5/ DC-9

Radiokallesignal: EAGLE BROWN (EABN)/ SAS 462

Dato og tidspunkt: 6. september 1994 kl. 1403

Hendelsessted: Oslo TMA, ca 24 NM syd for Drammen VOR

Type hendelse: Brudd på klarering/ Kollisjonsfare

Type flyging: Militær øvelsesflyging/ruteflyging

Værforhold: VMC over skyer, god flysikt

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR

Informasjonskilder: Rapporter fra lufttrafikkjenesten, Luftforsvaret, HSLs egne undersøkelser.

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

HENDELSFORLØP

SAS 462 var underveis fra København for landing på Oslo lufthavn Fornebu. Besetningen hadde mottatt instruksjon av Oslo kontrollsentral (ACC) sektor syd om å sette kurs mot Drammen VOR for innflyging bane 06, med nedstigning til flygenivå (FL) 100 . I samme tidsrom tok formasjonen EABN av fra Rygge flystasjon med klarering for å fly på kurs 260°, med stigning til FL 60. Første og siste fly i formasjonen (EABN 1 og 3) ble gitt transponderkoder . Etter koordinering mellom ACC sektor syd og ACC sektor mil (militær), ble EABN instruert om å fortsette stigning til FL 90. Det ble gitt trafikkinformasjon til alle impliserte luftfartøyer.

Fartøysjefen på SAS 462 sier i sin rapport at da luftfartøyet passerte FL 140 ble besetningen informert av Oslo ACC om at 3 jagerfly ville krysse fra høyre mot venstre i FL 90. Besetningen observerte deretter en F-16 som kom stigende mot dem skrått forfra. Fartøysjefen anslår at jagerflyet passerte over dem med ca 300 ft vertikal separasjon.

Fartøysjefen på den andre F-16 i formasjonen (EABN 2) sier i sin rapport at han under utstigningen ble vinket ut i defensiv posisjon (ca.1 NM ut til siden) for formasjonslederen. Det var et brukket skydekke mellom 5 000 og 8 000 ft, og han trodde at formasjonen var blitt klarert opp til FL 160. Han trakk da opp gjennom skyene og informerte

formasjonslederen om at han skulle utføre en våpensystemsjeck på ham da han brøt skydekket. Fartøysjefen sier videre at han rapporterte at han var på topp av skyene i ca 8 000 ft. Han begynte da å se ut til venstre for å se etter EABN 1. Da oppdaget han en DC-9 maskin med kurs mot ham fra venstre ca 1 NM unna. Han fortsatte å stige, og DC-9 maskinen passerte under ham da han var i FL 140.

Formasjonslederen (EABN 1) sier i sin rapport at formasjonen ble gitt klarering til FL 90. Dette ble lest tilbake og forstått av formasjonslederen. Like etter dette valgte EABN 2 en aggressiv stigning samtidig som han informerte formasjonslederen om at han gikk VFR på topp av det andre skydekket. EABN 1 fortsatte vanlig utstigning og hørte at EABN 2 kalte "VFR on top 8 000 ft". Da EABN 1 passerte FL 80 ble han igjen informert av Oslo ACC om SAS 462, og da han flatet ut i FL 90 så han en DC-9 like ute til høyre og med retning fra ham. Da formasjonslederen deretter så seg rundt for å opprette visuell kontakt med EABN 2, ble han observert rett over formasjonslederen og ca. 6 000 ft høyere.

Skvadronsjefen har i sine kommentarer til hendelsen påpekt at EABN 2 ved denne hendelsen brøt ut av formasjonen og steg på egen hånd gjennom et skydekke. I stedet burde han ha kommet inn i tett formasjon og holdt posisjonen til de kom "VFR på topp". Han oppfattet klareringen feil samtidig som han ikke registrerte trafikkinformasjonen som ble gitt om det sivile passasjerflyet som var på kryssende kurs, og dermed begrenset EABN's utstigning.

Operasjonsgruppesjefen sier i sine merknader til hendelsen at EABN 2 hadde liten erfaring på F-16, og det vil si at formasjonslederen må ta hensyn til dette og ikke vinke vingmannen ut i defensiv dersom værforholdene er tvilsomme. Det poengteres også at dersom man er det minste i tvil om klareringers innhold, må man spørre enten formasjonsleder eller lufttrafikktenesten.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL slutter seg til kommentarene fra skvadronsjef og operasjonsgruppesjef, og har ingen ytterligere kommentarer til den operative gjennomførelsen av flygingen. Innholdet av briefingen flygerne hadde før flygingen ble påbegynt er ikke kjent, men HSL mener at dersom en formasjon består av en eller flere uerfarne flygere, må det tas hensyn til dette i planleggingsfasen.

Denne hendelsen er den femte i 1994 der militære luftfartøyer ikke har overholdt bestemmelser i øvelsesdirektiver eller klareringer utstedt av lufttrafikktenesten (BUL 03, 06, 35 og 41/94). Samtlige av disse hendelsene har involvert sivile luftfartøy i passasjertrafikk.

TILRÅDINGER

Det tilrås at Luftfartsverket tar kontakt med Luftforsvaret med tanke på tiltak for å unngå fremtidige hendelser av denne karakter.