

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 46/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 21. desember 1995

Luftfartøy

-type og reg.:	Puma AS 332 L, LN-OLD
-fabr. år:	1984
-motor:	Turbomeca Makila modell 1 A
Radiokallesignal:	LN-OLD
Dato og tidspunkt:	11. mai 1995 kl. 1315
Hendelsessted:	Oppstillingsplass foran hangar på Notodden lufthavn
Type hendelse:	Luftfartshendelse. Under uttaksing traff rotortipp hangarport
Type flyging:	Ervervsmessig, ikke regelbundet flyging
Værforhold:	Vind: 300° 5 kt, sikt: 10+ km, skyer: spredt skydekke i 3 000 ft, temperatur: +6° og trykk: 1007 hPa
Flygeforhold:	VMC dagslys
Reiseplan:	VFR
Antall ombord:	3
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	1 cm skade på fire rotortipper
Andre skader:	4 m langt, 1 - 5 cm innslag i bølgeblikkplate i hangarport
Fartøysjefen	
-alder:	53 år
-sertifikat:	Trafikkflygersertifikat klasse 1(D)
-flygererfaring:	12 876 timer
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport, Helikopter Service's utredning og egne undersøkelser.

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

HENDELSESFORLØP

Fire sivile helikoptre deltok i en militærøvelse med base Heistadmoen, og med formål å trene transport av personell i Telemark bataljon. Etter at alle hadde landet på Notodden lufthavn for etterfylling av drivstoff, var det blitt trangt på parkeringsplassen foran hangaren. Etter drivstoff-fyllingen får etterhvert to av helikoptrene startet. Etter en diskusjon om hvilket av de to gjenværende helikoptre som skulle gå ut først etter tankingen, ble fartøysjefene enige om å løse opp parkeringstrengselen foran hangaren ved at LN-OLD skulle starte uttaksingen først. Manøvreringsområdet var erkjent trangt, men besetningen

anså at det skulle være tilstrekkelig plass. Man anså at det skulle være ca. 1 m klaring til hangarveggen ved den planlagte ruten for uttaksing til rullebanen. Ved taksingen ut for avgang etter brennstoff-fyllingen foretok LN-OLD en U-sving, og takset mellom hangaren og det andre helikopteret, som sto med rotoren i gang. Ved denne passeringen berørte hovedrotoren på LN-OLD hangarporten, og laget en ca. 4 m lang og 5 cm dyp stripe i den blikkpanelte hangarportseksjonen. Helikopteret ble parkert og motorene ble straks stoppet. Det var oppstått skade ca. 1 cm inn på de fire rotortipp- dekselene.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen er ansvarlig for å forhindre at helikopteret kommer i kontakt med hindringer. Fartøysjefen konsentrerte seg primært om å holde klar av hovedrotoren til det andre helikopteret ved passeringen. Han sier i sin rapport at en optisk illusjon ved passering av hangaren kan ha vært en medvirkende årsak til at han feilbedømte avstanden. Det er en markert fargeforskjell på seksjonene av hangardørene samtidig som det var meget sterkt sollys. Havarikommisjonen anser at det under operasjoner med så små marginer for klaring mellom andre luftfartøy og hindringer på bakken som brennstoffpumpehus og hangarer, bør fartøysjefene assisteres av kyndig personell på bakken. I dette tilfelle var det en tekniker ombord som burde ha assistert ved den trange uttaksingen.

TILRÅDINGER

HSL tilrår at Helikopter Service utarbeider prosedyre i Flight Operation Manual for anvendelse av signalmann ved taksing med helikopter i trange/begrensede områder.