

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 44/2001

Avgitt: 30. oktober 2001

---

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

### Luftfartøy

-type og reg: Bombardier DHC-8-300, LN-WFR/Bell 206 B-3, LN-OAR  
Radiokallesignal: WIF 414/LN-OAR  
Dato og tidspunkt: 15. september 2000, kl. 1229  
Hendelsessted: Sandefjord lufthavn Torp  
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, airprox  
Type flyging: Ervervsmessig, regelbundet/privat  
Værforhold: Vind: 150° 7 kt, varierende mellom 110° og 190°. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 2 000 ft, spredte i 5 000 ft.  
Temperatur: 13 °C. Duggpunkt 6 °C. QNH: 1022 hPa.

Lysforhold: Dagslys  
Flygeforhold: Taksing/VMC  
Reiseplan: IFR/ingen  
Antall om bord: 3+24/1+3  
Personskader: Ingen  
Skader på luftfartøy: Ingen

### Fartøysjef

LN-WFR/LN-OAR

-kjønn, alder: Mann, 45 år/mann, 52 år  
-sertifikat: ATPL-A/PPL-H  
-flygererfaring: Totalt 18 700 flytimer, derav x 1 1494 timer på type/458 flytimer, derav 294 timer på helikopter og 84 timer på type

Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjefene (NE-148), rapport fra Luftfartsverket Øst-Norge v/sjeflygeleder Torp kontrolltårn, Lydbåndutskrift fra tårnfrekvens 118,65 MHz, samt HSLs undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

WIF 414, LN-WFR, hadde nettopp avsluttet "push back" kl. 1228 fra Stand 5 og var klar til å starte taksing mot aktiv rullebane 18.

Kl. 1229 tok et B 206 helikopter av fra Stand 1. Helikopteret LN-OAR var klarert:

”LN-OAR is cleared for take-off with a left turn out, wind is 150 08 knots, squawk 7176”

LN-OAR:

”Helicopter LAR cleared for lift off and we will take off parallel to runway 18 and then left turn, is that correct”

Tårn:

“LAR, make a right turn out”

LN-OAR:

“Right turn out LAR and 7176”

LN-OAR løftet fra Stand 1 og tok av mot syd langs taksebanen og mot WIF 414. Ifølge fartøysjef WIF 414, passerte helikopteret over WIF 414 i lav høyde og svært nær halen på LN-WFR.

Kapteinen på WIF 414 kommenterte flygingen til tårnet og spurte hva slags flyging helikopteret utførte. Til dette svarte tårnet at helikopteret hadde fått klarering til å ta av og deretter svinge ut mot vest og deretter nordover, hvilket ble gjort. Flygelederen la til at flygingen ikke så noe bra ut.

Fartøysjefen på LN-OAR er av den oppfatning at passeringen var med god margin i både side og høyde.

Trafikkutviklingen på Sandefjord lufthavn har resultert i at parkeringsmulighetene er begrenset. Av den grunn er det innført en ordning med Prior Permission Required (PPR) for ikke regelbunden lufttrafikk. Parkeringstillatelse blir gitt av Sandefjord lufthavn AS, som også tildeler Stand. Parkeringsstand formidles deretter til fartøysjef av LTT. Denne ordningen ble også fulgt i det aktuelle tilfellet (Bilag 1).

Sandefjord lufthavn har en relativt stor andel av helikoptertrafikk. Dette kommer primært av at det foregår en god del skoleflyging med helikopter på Torp. I AIP AD 2 ENTO 2-1 er det angitt en helikopterparkering. Denne ble imidlertid fjernet ifm. anleggsarbeid i 1998 uten at ny helikopterstand er anlagt. Heller ikke er AIP rettet opp.

LTT Torp kontrolltårn har inngått en lokal avtale med den største helikopteroperatøren ved lufthavnen om ut-og innflygingsprosedyrer for helikoptre fra/til Plattform Nord. Disse prosedyrene er tatt inn i lokale LTT prosedyrer (Bilag 2). Disse prosedyrene er også kunngjort i AIP AD 2 ENTO 6-3, datert 28 JAN 1999 (Bilag 3). Det er imidlertid ikke etablert tilsvarende prosedyrer for helikoptre fra andre parkeringsplasser ved lufthavnen.

## HAVARIKOMMISSJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) vurderer omstendighetene omkring denne hendelsen som et resultat av ugunstig blanding av kommersiell regelbunden trafikk og uregelbunden trafikk, spesielt helikoptertrafikk. Generelt er det lite gunstig å blande fly- og helikoptertrafikk på og omkring det samme parkeringsområdet. Spesielt gjelder det med helikoptre uten hjulunderstell som gjør dem avhengig av luftbåren taksing eller flyging til og fra parkeringsstand.

Etter HSLs vurdering bør Sandefjord lufthavn skille mellom fly- og helikoptertrafikk. Det bør vurderes å samle helikoptertrafikken på et parkeringsområde på Plattform Nord.

Sandefjord lufthavn og LTT, sammen med de lokale helikopteroperatører, bør definere et helikopter avgangs- og innflygingspunkt for helikoptre utenfor Plattform Nord (i nærheten av rullebanens midtpunkt). Videre bør det utarbeides prosedyrer for hovertaksing mellom Plattform Nord og avgangs- og innflygingspunktet, samt avgangs- og innflygingsprosedyrer langs rullebanen eller parallelt med rullebanen.

Slike prosedyrer for helikoptre bør sendes til Luftfartsverket for innsetting i AIP AD 2 ENTO. Det er ikke nok at lokale helikopteroperatører har kjennskap til lokale prosedyrer. Alle fartøysjefer som skal fly til/fra Sandefjord lufthavn må få tilgang til publiserte prosedyrer gjennom AIP Norge slik som for andre offentlige lufthavner.

Etter HSLs vurdering var den utløsende faktor for hendelsen at fartøysjefen i LN-OAR svingte sydover for tidlig. Dette resulterte i at helikoptret – etter fartøysjefen i LN-WFRs vurdering – passerte LN-WFR med for små marginer i høyde og avstand. HSL vurderer det som godt flygerskjønn å ikke fly med helikopter nær parkerte eller taksende luftfartøyer.

## TILRÅDINGER

HSL tilrår at:

Sandefjord lufthavn sammen med Luftfartsverket Torp kontrolltårn og lokale helikopteroperatører, utarbeider og kunngjør gjennom Luftfartsverket, prosedyrer for helikopteroperasjoner ved lufthavnen som skiller helikoptertrafikk fra regelbunden luftrafikk med fly (Tilråding nr. 33/2001).

## BILAG

Bilag 1: Oppstillingsplass - Sandefjord lufthavn Torp

Bilag 2: Inn- og utflyging for helikoptre - Sandefjord lufthavn Torp

Bilag 3: VFR routes light aircraft and helicopters - Sandefjord lufthavn Torp