

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

BUL: 46/99

Telefaks: 64 84 57 70

Avgitt: 19. november 1999

Luftfartøy

-type og reg.: EC-120B, Colibri, SE-JDP

-fabr. år: 1998

-motor: Turbomeca TM 319 Arrius 2F

Radiokallesignal: SDP

Dato og tidspunkt: 10. juli 1999, kl. 1700

Hendelsessted: Ved Riksrøys nr. 350E på grensen mellom Finnmark fylke og Finland, N 69° 46,992' Ø 028° 36,910'

Type hendelse: Luftfartshendelse, et deksel falt av og skadet samtlige hovedrotorblad

Type flyging: Ervervsmessig

Værforhold: Vind: 270° 15 kt. Skyer: Overskyet i 1 000 ft. Sikt: Mer enn 10 km.

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Antall om bord: 4

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Et motordeksel og samtlige hovedrotorblad måtte byttes

Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 25 år

-sertifikat: CPL-H

-flygererfaring: 915 timer total flygetid, 76 timer på aktuell type

Informasjonskilder: Fartøysjefens "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE -0382), selskapets "Rapport: Årende: Skada på helikopter under flygning" og HSL's egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Underveis fra Riksrøys nr. 350E og nesten fremme ved Riksrøys nr. 350F, i en høyde av 500 ft AGL og med hastighet 90 til 100 kt, ble det utført en høyresving og startet nedstig-

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.

ning. Da hørte fartøysjefen et kraftig dunk. Noen få sekunder senere kom det nye ”dunk/skrappinger” og han kunne observere at en del av motordekslet fløy fremover. Fartøysjefen bestemte seg for å lande så fort som mulig, og et egnet landingsområde ble funnet. Ved oppbremsingen av fart og gjennomsynkning ”overtorquet” fartøysjefen motoren med 114% torque i et kort sekund. Det viste seg at et motordeksel hadde løsnet og truffet samtlige tre hovedrotorblad, og at bladene hadde blitt så oppskrapet/skadet at de måtte skiftes.

Fartøysjefens mening om hendelsen er at luken/motordekslet ikke har vært ordentlig lukket/låst. Dette ble ikke oppdaget ved ”Walk-around” inspeksjon. Dekslet er så blitt revet av i svingen eller under nedstigningen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at fartøysjefens oppfatning av hendelsesforløpet er riktig. Hendelsen viser hvor viktig det er at ”Walk-around” sjekk utføres korrekt med alle detaljer dekket.