

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 28/97

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 18. november 1997

Luftfartøy

-type og reg.: Eurocopter AS 350 B1, LN-OCD

-fabr. år: 1989

-motor: Turbomeca Arriel 1D

Dato og tidspunkt: 16. august 1997, kl. 1150

Hendelsessted: Fjæra ved Åkrafjorden

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse

Type flyging: Ervervsmessig, ikke regelbundet flyging

Værforhold: Vindstille. Sikt: Mer enn 10 km. Ingen skyer. Temperatur:
22°C. QNH: 1020 hPa

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Innlevert selskapet pr. telefon (VFR)

Antall ombord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Den nederste vertikale stabilisator kuttet av. Halerotor og
horisontal stabilisator berørt

Andre skader: Skade på den ene fasen på fjordspennet. Linjen ble ikke kuttet

Fartøysjefen

-alder: 30 år

-sertifikat: CPL-H

-flygererfaring: 1 792 timer, i alt vesentlig på helikopter

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, flygesjefens vedlegg til rapport, rapport
fra teknisk sjef og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Helikopteret, LN-OCD, skulle lande ved Fjæra innerst i Åkrafjorden. Under innflygingen kom luftfartøyet bort i en av ledningene i et kraftspenn. Fartøysjefen hadde på sitt kart "Haugesund" 1:250 000 "Helikopter og småflykart" avmerket flere spenn over fjorden. Han mente at alle spennene var passert ved den siste del av innflygingen. Han var ikke

oppmerksom på at det var ytterligere et spenn helt inne ved enden av fjorden. På grunn av lysforholdene var det meget vanskelig å se dette kraftspennet i terrenget.

Etter landingen ble Etne lensmannskontor varslet og de foretok oppmåling, fotografering og avhør av fartøysjefen.

Fartøysjefen skriver i sin rapport:

"Under innflyging til landingsted Fjæra i Åkrafjorden for å utføre transport av utstyr til GSM-mobiltelefonstasjon, meinte me at me hadde passert alle dei kraftspenn som befinn seg i denne fjorden. Begynte derfor å konsentrere me om landingsplassen, for eventuelle hindringer etc. Det siste spennet blei ikkje oppdaga før det var for seint. Føretok ei kontrollert landing på eit jorde ca. 100 - 150 m forbi spennet, dette for å få ei mest mulig jevn innflygingsbane uten svinger. Lite og nesten ingen vibrasjoner."

Fartøysjefens mening om årsaken:

"Visste ikke om dette spennet. Har og bruker helikopter-/ småflykart med innteikna spenn, men på denne staden er det vanskelig å sjå innteikninga av dette aktuelle spennet."

Selskapets flygesjef skriver blant annet:

"Hendelsen er et skremmende eksempel på den fare luftspenn representerer for helikopteroperasjoner, spesielt på Vestlandet.

Selskapet har i hele sin eksistenstid hatt nettopp Vestlandet som primært operasjonsområde, og føler seg således "hjemme" vedrørende de spesielle operasjonsforhold terreng og værforhold skaper i denne landsdelen. Dette gjelder også kjennskap til flyhindringer i form av master, luftspenn, taubaner og løpestrenger.

Antallet lufthindringer av typen luftspenn og løpestrenger er imidlertid så stort at operativ ledelse anser det som urealistisk å forvente at den enkelte flyger skal ha fullstendig kjennskap til plassering og retning på ethvert spenn og løpestreng.

Ved hovedkontoret ajourfører selskapet et "spennkart". Dette kartet blir benyttet av selskapets flygere for å ajourføre personlige kart.

Selskapet anser at det er uhyre viktig at utkikk og årvåkenhet har høyeste prioritet blant alle besetningsmedlemmer, spesielt under operasjoner nær avmerkede spennområder. Ved hendelsen i Åkrafjorden var flygeren overbevist gjennom utkikk og observasjon at han hadde passert de kjente spenn, og hadde klar innflyging til landingsstedet."

Flygesjefen har i ettertid simulert samme innflygingsmønster under identiske vær- og lysforhold. Det viste seg da at med samme innflygingsretning og med antatt samme innflygingsvinkel var det aktuelle luftspenn fullstendig usynlig pga. solvinkelen og med en

solglitrende sjøflate som bakgrunn. De andre spenn i området som krysset i andre retninger var imidlertid meget godt synlige.

Flygesjefen skriver til slutt at lysforhold, skygger, kontraster og bakgrunn er avgjørende faktorer for muligheten for å se umarkerte luftspenn.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL vil henwise til BSL D 1-1, pkt. 5 hvor det står at et luftfartsforetagende skal etablere et flysikkerhetsprogram som skal benyttes for kontinuerlig ivaretagelse og forbedring av flysikkerheten. Ansvar for og aktiviteter for å identifisere risikofaktorer skal være systematisk integrert i virksomheten. Flygesjefen opplyser på forespørsel at et flysikkerhetsprogram er utarbeidet. Dette benyttes også i samarbeidet med kundene. Han anser videre at analyse og avvik av uønskede hendelser ikke er godt nok utarbeidet, og at det fortsatt arbeides med dette for å kunne utnytte det potensiale som ligger i et slikt flysikkerhetsprogram. HSL stiller spørsmål om selskapet hittil har utnyttet de muligheter som ligger i et slikt flysikkerhetsprogram.

Selskapet sier i sitt høringssvar at selskapet er bevist på å utnytte mulighetene som et flysikkerhetsprogram gir. Imidlertid anser en ikke effekten av det nedlagte arbeid som tilfredsstillende sett i relasjon til at den omtalte hendelse kunne inntreffe. Det vil derfor bli vurdert endringer som kan øke flysikkerhetsprogrammets virkningsgrad i organisasjonen på kort og lang sikt.

HSL har gjennomgått kartet som ble benyttet: Helikopter- /Småflykart "Haugesund" 1996 1:250 000. Det er vanskelig på denne utgaven å oppdage en slik detalj at det går ytterligere et kraftspenn innerst i fjorden. Derimot er det på kartet 1:50 000 tydelig å se at det er spenn i varierende retninger over tettstedet Fjæra.

På selskapets hovedkontor finnes det et "spennkart". Dette skal være påført alle kjente luftfartshindringer for selskapets operasjonsområde. Det er flygesjefens ansvar at dette kartet er oppdatert med de siste endringer. På forespørsel sier flygesjefen at selskapet har alle nødvendige kart i format 1:50 000 tilgjengelig på hovedkontoret. Det er opp til den enkelte fartøysjef å medbringe denne type kart om han bedømmer det er behov for dette. Det er også den enkelte flygers ansvar at personlig kartmateriale er oppdatert så godt som mulig.

Med de spesielle topografiske forhold vi har i vårt land med lange fjorder, ofte med høye fjell på begge sider, finnes det et utall av luftfartshindringer. Det er også nødvendig å bli oppdatert på eventuelle endringer etter kartutgivelsen. HSL mener at det er viktig at den enkelte fartøysjef bruker nødvendig tid til forberedelse for et oppdrag og særlig studerer forholdene/detaljene på landingsstedet. Han/hun må også medbringe kart med de nødvendige detaljer for gjennomføring av en trygg flyging. Ved å være meget vel forberedt skulle det selv med vanskelige lysforhold ved en innflyging være mulig å unngå de farlige

luftfartshindringene. Videre anser HSL at spesielt under vanskelige lysforhold bør fartøysjefen ta en runde i sikker høyde for å forsikre at alle spenn er observert.

TILRÅDING

1. HSL anser selskapet bør vurdere å gjennomføre en kontroll av flygerens personlige kartmateriale for å sjekke at det er ajourført med hovedkartet på basen og at det inneholder de nødvendige detaljer.