

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aaib-n.org>

SL RAP:

15/2005/

Avgitt:

27. april 2005

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevet.

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

Luftfartøy

-type og reg.: Robinson Helicopter Company R-44 Astro, LN-OGA

-fabr. år: 1994

-motor: Lycoming O-540-F1B5

Operatør: HelikopterDrift AS, Småflyhavna, 2007 Kjeller

Dato og tidspunkt: Lørdag 30. august 2003, kl. 1445

Hendelsessted: Tistedal (Asak), Østfold, N 59,060° – Ø 011,029°

Type hendelse: Luftfartsulykke

Type flyging: Ervervsmessig

Værforhold: Vind: 030° 8 kt med vindkast. Sikt: mer enn 10 km.

Temperatur: 16° duggpunkt 6 °C. QNH: 1007 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: Fartøysjef og 2 passasjerer (1 + 2)

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Store skader på skrog og rotorblader

Andre skader: 3 høyspentledninger ble revet av og en stolpe ble brukket

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 22 år

-sertifikat: CPL-H

-flygererfaring: Total flygetid 221 timer, alt på aktuell helikoptertype

Informasjonskilder: Fartøysjefens "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" og HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygingen fant sted ved Asak, Østfold i forbindelse med en lokal radioreportasje fra bilstevnet Østfold Rally 03 lørdag 30. august 2003. Helikopteret ankom til startstedet for rallyet med radioreporterne om bord på avtalt tid for starten, men rallyet ble utsatt i ca 30 minutter fordi et antall tilskuere hadde plassert seg på et utsatt sted i løypa og måtte flyttes.

Helikopteret måtte derfor lande for at reporterne skulle koordinere sitt arbeide med stevneledelsen. En kort rekognosering av landingsområdet ble gjort uten at fartøysjefen registrerte noen spenn i området.

En høyspentledning som gikk gjennom området ca. 200 meter nord for landingsplassen var ikke tegnet inn på flykartet over området. Aeronautical Chart Norway, 1: 250 000 (M517 AIR) Sheet 4 OSLO, utgitt 2002.

Da alt var klart for start av rallyet tok helikopteret av for å følge første ekvipasje gjennom løypa. I avgangsfasen kolliderte helikopteret med høyspentledningene og havarerte.

Fartøysjefen skriver blant annet i sin rapport:

”Ved landingen i området fikk jeg god tid til å orientere meg hvordan det var med vind og hindringer ved avgangs- og landingsfasen. Det ble ca. en halv times pause før oppstart og jeg hadde god tid til å se på veien jeg hadde planlagt for utflygingen. Jeg skulle ta av på et jorde med god plass og som var fritt for hindringer der ville jeg ha solen i ryggen og vinden i nesen.

Helikopteret var parkert i den andre retningen. Det av hensyn til at passasjerene skulle få med seg starten av løpet. Da jeg løftet av maskinen, tok jeg en pedal turn for å få vinden i nesen og helikopteret i den retning jeg hadde bestemt meg for å ta av. Da jeg hadde snudd maskinen og utført avgangssjekk så jeg en traseen for avgang og konstaterte at den var fri for hindringer. Min vurdering var at det ville være tryggest å akselerere langs bakken før jeg klatret opp med tanke på motorkutt og høyde/fart diagrammet i Pilot Operating Handbook. Jeg akselererte langs bakken til ca. 50 kt før jeg begynte stigningen. Som vanlig sjekket jeg høyre og venstre med tanke på spenn. Helikopteret var kommet opp i en høyde av 10 – 12 m da jeg oppdaget et spenn like forut.

Selv om jeg instinktivt tok cyclic tilbake klarte jeg ikke å komme over spennet og det traff helikopteret rett i nesen.”

Avstanden fra avgangsstedet til spennet var ca. 200 meter. Helikopteret traff spennet i omtrent 90 graders vinkel, kom delvis ut av kontroll og traff bakken ganske hardt først med høyre ”skid” 75 meter etter spenntraséen. Deretter rullet det over på venstre side og fikk store skader både på skroget og rotorbladene. Etter at helikopteret var kommet til ro, slo fartøysjefen av drivstoff og strømforsyning. Ingen av de ombordværende kom til skade og kort tid etter ble de tatt hånd om av personell fra Røde kors som var til stede i forbindelse med det lokale bilrally.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at fartøysjefen fortok grundige undersøkelser av den planlagte avgangstrasé. Det var ikke mulig for ham å se/oppdage kablene verken fra luften før landingen eller fra posisjonen der helikopteret ble parkert. Spennet var festet til stolper som sto inne i skogen på begge sider av jordet. Fartøysjefen gir inntrykk av å være en forsiktig og grundig pilot som tok de forholdsregler det var rimelig å ta. Akselerasjonen som ble foretatt var i samsvar med høyde/fart diagrammet for helikoptertypen.

Ulykken kan være et godt eksempel på at man kan ikke være forsiktig og kritisk nok når det gjelder å unngå kollisjoner med spenn.

HSLB konstaterer at det har vært en rekke kollisjoner mellom luftfartøyer (fly og helikopter) og spenn av forskjellige typer i Norge. Topografi og hurtig skiftende værforhold skaper svært krevende forhold for flygere som må operere i lav høyde for å utføre sine oppdrag.

De fleste norske spenn er ikke merket og for mange av de spenn som har merking, er merkingen utilfredsstillende. Visuell identifisering av spenn under flyging er derfor ingen sikker metode for å unngå kollisjon.

Det er ikke realistisk å tro at antall kollisjoner med spenn kan minskes dersom ikke mer effektive metoder for registrering og varsling av spenn direkte til flygeren under selve flygingen, tas i bruk.

Slike varslingsystemer, som baserer seg på elektronisk registrering og varsling, er i dag under utprøving i Norge og i andre land.

SIKKERHETSTILRÅDINGER

HSLB tilrår Luftfartstilsynet å følge utviklingen av nye varslingsystemer for spenn nøye, og vurdere om slike systemer kan tas i bruk i Norge for å bidra til å hindre kollisjon mellom luftfartøy og spenn.(SL tilråding nr 18/2005).

