

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 11/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 1. april 1997

Luftfartøy

-type og reg.: Eurocopter AS 350 B2, LN-OLG

-fabr. år: 1989

-motor: Turbomeca Arriel 1D

Dato og tidspunkt: 1. november 1995

Hendelsessted: Ca. 1 NM nordvest for Ranvik, Møre og Romsdal

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse

Type flyging: Transport av personell og stolper

Værforhold: Vind sydøst ca. 5 kt, sikt 30 km, overskyet i 3 000 ft, temperatur +3°C, QNH 1 016 hPa.

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 4 personer

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Halerotor og gearboks

Fartøysjefen

-alder: 33 år

-sertifikat: Kl. 3/H

-flygererfaring: Ca. 1 600 timer totalt (helikopter)

Informasjonskilder: Havarirapport på skjema 382, fartøysjefens Occurrence Report og egne undersøkelser/opplysninger fra flyselskapet.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 1 time), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

I forbindelse med flyging av stolper skulle det settes av tre passasjerer på 3 forskjellige steder langs ledningstraseen. Ved den første avstigningsplassen fant fartøysjefen det naturlig å benytte en åpen myr med noe kupert og litt hellende terreng, men med lite vegetasjon. Bakken var dekket av et tynt snelag som var i ferd med å smelte. Helikopteret førte også en lang line som ble satt på bakken foran helikopteret før landing. Helikopteret ble dreiet rundt mens landingsplassen ble rekognosert og funnet i orden. En ca. 1½ m høy og 5 cm tykk hvit og svartflekket bjerkestamme ble ikke oppdaget. Den gikk ganske i ett med bakgrunnen. Ved landing slo halerotoren i stammen. Helikopteret ble stanset og passasjerene steg ut.

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.

Fordi landingsplassen viste seg å være uegnet, med hellende terreng og dårlig bærefasthet på den ene siden av helikopteret, ble fartøysjefen redd for at helikopteret skulle velte på siden. Etter en rask inspeksjon av skaden, besluttet han å flytte helikopteret ved å fly det ned til utgangspunktet for turen. Dette ble gjort, uten passasjerer ombord. Fartøysjefen har i sin rapport beklaget denne uriktige avgjørelse om å fly et skadet helikopter, noe som strider både mot selskapets bestemmelser og godt flygerskjønn.

Passasjerflyging og terrenglanding med "long line" er ikke beskrevet i selskapets SOP for helikopter. Selskapet mener derfor at fartøysjefen ikke har brutt noen bestemmelser på dette punkt. Selskapet betrakter imidlertid denne type operasjon som ekstra risikobelastet og vil derfor ta inn bestemmelser om dette i sin SOP.

Selskapet mener at flygeren utviste dårlig vurderingsevne ved at han, etter å ha inspisert skaden, fløy helikopteret fra ulykkesstedet ned til vei. Han hadde brutt selskapets bestemmelser i FOM. I formidlende retning ble anført at fartøysjefen hadde fått mangelfull opplæring i selskapets prosedyrer og policy. Før fartøysjefen kunne godkjennes for videre flyging i selskapet, måtte han gjennomgå en utvidet PFT, inkludert full gjennomgang av selskapets operative håndbøker.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Ingen.