

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 07/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 24. februar 1997

Luftfartøy

-type og reg.:	Aérospatiale SA 315, LN-OMU
-fabr. år:	1983
-motor:	Turbomeca Artouste
Dato og tidspunkt:	30. november 1996, kl. 1302
Hendelsessted:	7 km sydvest for Kirkenær, Grue i Hedemark
Type hendelse:	Alvorlig luftfartshendelse, berøring av tre med hovedrotor
Type flyging:	Ervervsmessig, overvåkingsflyging
Værforhold:	Vindstille - Mere enn 10 km sikt - Overskyet i 2 500 ft Temperatur +8°C
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	5
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Hovedrotorbladene sendt til fabrikk for inspeksjon. Diverse inspeksjoner og utskiftninger på rotor, transmisjon og motor.
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-alder:	29 år
-sertifikat:	CPL-H
-flygererfaring:	1 501 timer på helikopter, hvorav 550 timer på aktuell type.
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport på skjema NE-0382, samt tilleggsopplysninger gitt fra selskapets ledelse.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Oppdraget var å inspisere ungskog for toppbrekk i forbindelse med et stort snøfall og inkluderte "snøblåsing" hvor helikopteret i hover blåste snø av trærne. I forbindelse med en sving for å fly en parallell kurs tilbake kom helikopteret for lavt slik at hovedrotoren kom bort i et tre. Helikopteret ble så fløyet til nærmeste åpne plass og inspisert av tekniker. Skadene på rotorbladene medførte betydelig vedlikeholdsarbeid på hovedrotorbladene og helikopteret.

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.

På forespørsel fra HSL har selskapet opplyst at denne operasjonstypen ikke er beskrevet i selskapets Operative Driftshåndbok og begrunner det med at arbeidet fra en operativ synsvinkel stort sett er identisk med forhold som oppstår ved enhver utelanding under vinterforhold der det er løssnø på bakken. Med bakgrunn i den inntrufne hendelsen vil imidlertid selskapets operative ledelse skrive en operativ instruks spesifikk for denne type flyging. Den vil snarlig bli tatt inn i Operativ Driftshåndbok.

Selskapet har opplyst at de ikke har begrensninger med hensyn til antall passasjerer som kan medfølge helikopteret under slik flyging, men at antallet skal begrenses til personer som er nødvendige for å kunne gjennomføre oppdraget. Fartøysjefen har opplyst at han hadde med kjentmenn for flere skogteiger på det aktuelle oppdraget, og at dette var årsaken til det høye antall passasjerer.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL finner det naturlig at denne type oppdrag behandles i henhold til BSL D 2-2, pkt. 10 "Flyging i lavere høyde enn minstehøyder fastsatt i trafikkbestemmelser for luftfart - Forskrift om lufttrafikkregler (LTR), BSL F 1". Videre finner HSL det betenkelig at oppdrag med et forholdsvis høyt risikonivå, som i dette tilfellet, ble gjennomført med 4 passasjerer ombord. Det vises forøvrig til BSL D 1-1, pkt. 5 "Flysikkerhetsprogram", hvor det settes krav til at risikofaktorer skal identifiseres og reduseres eller kontrolleres.

TILRÅDINGER

1. HSL tilrår at selskapet utarbeider en operativ instruks for "snøblåsing" og inspeksjon av skog, og at denne tas inn som en del av Operativ Driftshåndbok i henhold til BSL D 2-2, pkt. 10. HSL mener at denne instruksen også bør inneholde retningslinjer som fastsetter kriterier for hvor mange passasjerer som kan medfølge helikopteret under slik flyging.