

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 02/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 5. februar 1997

Luftfartøy

-type og reg.: Hughes (McDonnell Douglas) 369HS, LN-OMV

-fabr. år: 1974

-motor: Allison 250-C20

Dato og tidspunkt: 25. juli 1996 kl. 1815

Hendelsessted: Fjergen, Meråker i Nord-Trøndelag

Type hendelse: Luftfartshendelse- skade på hovedrotor på bakken

Type flyging: Ervervsmessig - VFR

Værforhold: Gode

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skader på to hovedrotorblad

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 39 år

-sertifikat: Trafikkflygersertifikat kl. 3 (B) for helikopter

-flygererfaring: 839 timer på helikopter hvorav 452 på typen

Informasjonskilder: Fartøysjefens/flygesjefs rapport på skjema NE-0382

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Selskapet Heli-Trans AS hadde oppdrag for et reindriftslag med å fly passasjerer og bagasje ut i terrenget. Blant passasjerene som var med på turen var også en deltidsansatt flyger i selskapet, men han var på denne turen ombord i forbindelse med reindriftslaget og ikke som ansatt i selskapet. Da helikopteret landet, steg passasjerene ut, unntatt den nevnte deltidsflygeren. Den sistnevnte ble igjen for å laste ut bagasjen mens fartøysjefen holdt rotoren i gang. Siden fartøysjefen og deltidsflygeren i utgangspunktet var kollegaer, fant fartøysjefen ingen grunn til å tvile på at deltidsflygeren ville foreta utlastingen på en sikker måte og ga ingen nærmere sikkerhetsinstruks. Han fant det heller ikke nødvendig å dele ut selskapets sikkerhetsbrosjyre til ham, noe som normalt skal gjøres i henhold til selskapets

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.

driftshåndbok. Deltidsflygeren kastet imidlertid ut en plastsekk med to soveposer på en slik måte at den traff hovedrotoren. Det ble et kraftig smell og det oppsto sterke vibrasjoner i helikopteret. Etter at motor/rotor var stanset ble det oppdaget skader på to av rotorbladene.

Etter hendelsen har flygesjefen i samtale med flygerne i selskapet understreket hvor viktig det er å informere passasjerer om farer ved inn- og utlasting med rotor i gang, og videre at operasjoner i selskapet skjer i henhold til driftshåndboken.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Denne hendelsen føyer seg inn i en lang rekke av liknende hendelser nasjonalt og internasjonalt og er typisk for helikopterflyging. Hendelsen er ifølge selskapet kostbar, men det kunne ha gått verre. Ut- og innlasting av passasjerer og last, særlig i terrenget og med rotor i gang, vil alltid måtte betraktes som en risiko. Spørsmålet er derfor hvordan denne risikoen kan kontrolleres på en slik måte at liknende hendelser ikke skjer.

I samtale med HSL har flygesjefen gitt uttrykk for at det absolutt ligger forbedringspotensiale i en slik hendelse, med andre ord at det kan settes inn tiltak som eventuelt kan forhindre at slike hendelser skjer. HSL er enig i dette og er av den oppfatning at et effektivt bruk av intensjonene i BSL D 1-1 bør være et godt hjelpemiddel i så måte. Ikke minst gjelder dette forståelsen og bruken av risikostyring (risk management) som etter HSLs mening er for lite påaktet i luftfart og som burde gi sikkerhetsmessig gevinst brukt på rette måte.