

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 32/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 25. november 1997

Luftfartøy

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

-fabr. år: 1995

-motor: Turbomeca Arriel 1D

Dato og tidspunkt: 30. august 1997, kl. 1415

Hendelsessted: Ten vatn, Hamarøy

Type hendelse: Luftfartsulykke, plastbag kom i hovedrotoren

Type flyging: Ervervsmessig, ikke regelbundet flyging

Værforhold: Vindretning: Sydøst 15/20 kt. Sikt: +10 km. Skyer: Lettskyet.

Temperatur: 20°C. QNH: 1015 hPa

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skade på rotorhode, overgang hale-skrog og skrogbjelker

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 50 år

-sertifikat: BH klasse III (svensk)

-flygererfaring: 8 860 timer, aktuell helikoptertype 695 timer

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport og flygesjefens uttalelse.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

I forbindelse med transport av materialer til bygging av en hytte skulle stropper og nett fraktes i retur. Helikopteret var landet på en myr og kunden lastet inn utrustningen gjennom høyre dør. Fartøysjefen satt ombord og rotoren gikk med helt flat pitch. En plastsekk (bag) ble frigjort fra lasteplassen, og pga. vinden blåste den opp og la seg rundt et hovedrotorblad. Dette førte til kraftige vibrasjoner og ubalanse og omfattende skader på 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.

Fra flygesjefens uttalelse:

"Årsaken til hendelsen er som flygeren sier: plastsekken kom i rotoren. Flygeren var autorisert og hadde avlagt PFT dagen før. Det synes klart at en til tross for forebyggende tiltak har hatt maksimal uflaks."

I selskapets "Training Manual" avsnittet 4.1.5 "Oppstopping og flyging med underhengende last" står det bl.a.:

- Alle løse, lette gjenstander som presenninger, sekker, klær etc. i lasterommet skal fjernes eller sikres ved at en legger steiner eller andre tunge gjenstander på dem.

Og i selskapets plakat "VÆR FORSIKTIG i nærheten av helikopteret" står det bl.a.:

- Hold landingsområdet ryddig. Helikopterets nedadgående lufttrykk kan løfte og flytte de utroligste ting.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Selskapet synes å ha dokumentert en flysikkerhetsholdning som er god. Likevel inntreffer denne hendelsen. Den som er ansvarlig for forholdene på lasteplassen er fartøysjefen. Det kan ikke understrekes sterkt nok at informasjon til assisterende personell på lasteplass må gis meget grundig og detaljert.

Selskapet har informert HSL om at ved innføringen av JAR-bestemmelsene vil selskapet innføre et flysikkerhetsprogram. HSL henviser til BSL D 1-1, pkt. 5 hvor det står at et slikt program skal etableres for kontinuerlig ivaretagelse og forbedring av flysikkerheten. Ansvar for og aktiviteter for å identifisere risikofaktorer skal være systematisk integrert i virksomheten.

Luftfartsverket skriver i sine bemerkninger til høringsutkastet til bulletinen at selskapets kvalitetssystem, og dermed flysikkerhetsprogram, ble akseptert av Luftfartsinspeksjonen 2. juni 1997. HSL vil bemerke at det allerede fra 1. januar 1995 i BSL D 2-1, pkt. 3.7 har vært stillet krav om innføring av flysikkerhetsprogram.