

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 20/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 20. august 1997

Luftfartøy

-type og reg.: Aerospatiale SA 315B Lama, LN-OSF

-fabr. år: 1980

-motor: Turbomeca Artouste 3B1

Dato og tidspunkt: 5. juni 1997 kl. 0904

Hendelsessted: Myrområde ved Seim, Lindås kommune, Hordaland

Type hendelse: Luftfartsulykke, skader ved trening i motorkutt fra hover

Type flyging: Ervervsmessig, trening

Værforhold: Lettskyet - pent - 15° C

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Innlevert selskapet

Antall ombord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Alle hovedrotorblader, hovedrotor hub, hovedrotor dampers, siktvindu (bubble window) og horisontal stabilisator

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 46 år

-sertifikat: CPL-H

-flygererfaring: 7 650 timer

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, selskapets interne informasjon om endring av rutine, rapport fra teknisk avdeling og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen ble autorisert av sjefflyger til å gjennomføre en times trening med en elev som skulle ha type-utsjekk med Luftfartsverkets representant senere samme dag.

Flygingen startet fra lasteplass nord for Knarvik kl. 0847 og treningen begynte med hover, quickstops og autorotasjoner. Flygingen ble utført med god kontroll. Besetningen søkte så etter et egnet sted for å gjøre simulert motorkutt fra hover, og de fant et område som ikke

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.

var beplantet. Det var et flatt myrterreng med lav gressvekst og som virket hardt nok. Besetningen utførte en landing for å forsikre seg at myra ikke var for bløt. Fartøysjefen godkjente stedet. Det ble gjennomført to simulerte autorotasjoner fra hover fra 3 ft høyde. De ble gjennomført uten problemer, men fartøysjefen mente at de hadde hatt en liten drift til høyre på setting nr. 2. Treningen skulle derfor avsluttes med ytterligere en landing med simulert motorkutt med autorotasjon fra lav høyde.

Ved denne settingen kl. 0904, som ble gjort med drift mot høyre i landingsøyeblikket, grov høyre skid-plate inn i bakken og helikopteret vippet over. Fartøysjefen forsøkte å korrigere, men uten motorkraft var dette ikke mulig, og helikopteret veltet til høyre med store skader bl. a. på hovedrotor.

Etter ulykken viste det seg at det området hvor landingen ble gjort var svært bløtt.

Etter ulykken har selskapets sjefflyger utsendt intern informasjon til alle flygere:

"Når det gjelder treningsflyging, PFT eller LPT med samtlige HKP typer skal all emergency trening med hensyn til autorotasjon eller cut i hover utføres på underlag av hard jevn grusflate eller asfalt. Disse prosedyrer vil bli tatt inn i henholdsvis SOP og FTM ved neste revisjon."

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Produsenten, Aerospatiale, anbefaler "grassland" for autorotativ landingstrening. HSL stiller spørsmål om hvorvidt en norsk myr tilfredsstillende uttrykket "grassland".

Fartøysjefen utviste forsiktighet og omtanke ved inspeksjon/godkjennelse av landingsområdet for treningen. Da det senere viste seg at det ikke var mulig å gjøre en setting med høyre avdrift uten at skidplaten grov seg inn, anser HSL den valgte landingsplass likevel å være uegnet til denne type trening i motorkutt og autorotasjon fra lav høyde.

Etter HSLs mening er den restriksjon sjefflyger utstedte vedrørende underlagets beskaffenhet for denne type trening ett skritt i riktig retning, men kommisjonen anser at selskapet bør vurdere om denne type trening bare bør utføres på forhåndsgodkjente landingsområder. Det vil gi mulighet til å velge underlag som øker sikkerheten og i mindre grad medfører belastninger og slitasje på materiellet.