

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaiib-n.org>

RAP: 50/2003
Avgitt: 24. september 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.: Eurocopter AS 332 L1, LN-OBQ
-fabr. år: 1990
-motorer: 2 stk. Turbomeca Makila 1A1 (P/N 029800 5060)

Operatør: CHC Helicopter Service (HS)

Dato og tidspunkt: 11. november 2002, kl. 0945

Hendelsessted: Oljerrigg Scarabeo 6, N 59.09,9 Ø 002.29,2

Type hendelse: Luftfartshendelse, begge motorene stoppet da en bølge skylte over helikopteret mens det sto på dekk, klar for avgang

Type flyging: Ervervsmessig, ikke regelbundet

Værforhold: Vind: 150° 45 kt, vindkast 50kt. Sikt: Mer enn 10 km. Regnbyger.
Skydekke i 1 100 ft. Temperatur: 5 °C. QNH: 998 hPa

Lysforhold: Grålysning

Antall om bord: 2+14

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Mindre skader på rotorhode og 2 spindler

Andre skader: Ingen

Besetning

-kjønn/alder:	Mann, 43 år	Styrmann:	Mann, 55 år
-sertifikat:	ATPL-H		ATPL-H
-flygererfaring:	Total flygetid: 10 247 timer. Totaltid på AS 332L/L1: 598 timer		Total flygetid: 12 631 timer Totaltid på AS 332L/L1: 4 596 timer

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382) og selskapets egen undersøkelsesrapport nr. ASR 69/02/L1

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Formålet med flygingen var å fly fra Bergen (ENBR) til Scarabeo 6 (XSCB) med 15 passasjerer og deretter returnere til ENBR med 14 passasjerer. Scarabeo 6 er en flyttbar, delvis nedsenket oljerrigg.

Landingen på Scarabeo 6 forløp normalt kl. 0943. Helikopteret sto parkert med "Fuel Flow Control Levers" (FFCL) i "flight"-posisjon, og "collective pitch lever" helt nede. Styrmannen gjorde en "walk around" inspeksjon av helikopterets mens passasjerene gikk av og nye kom om bord.

Styrmannen var på plass i setet og i ferd med å lese sjekklister før avgang da en kjempebølge plutselig slo inn over helikopteret. Begge motorene stoppet samtidig. Besetningen var overbevist om at dette skyldtes vann, og ikke teknisk feil.

Motorene ble stengt ned i henhold til sjekklister, inkludert bruk av "rotor brake". Styrmannen gikk ut og sjekket skrog og luftinntak uten å finne skader. Passasjerene og riggen ble informert om det inntrufne, og passasjerene ble bedt om å ikke forlate helikopteret. Etter å ha konferert med selskapets Operational Duty Officer (ODO), ble det bestemt at motorene skulle vaskes med ferskvann, startes og vaskes igjen. ODO var i kontakt med en teknisk koordinator for å få en anbefalt prosedyre for dette tilfellet. Vasking ble utført, og alle motorparametere var normale under oppstart. Etter oppstart ble helikopteret holdt 1 minutt i hover, før det kl. 1022 forlot XSCB og satte kursen mot Bergen med passasjerene om bord.

Det ble ikke observert bølger som slo inn over dekk verken i timene før eller etter denne hendelsen, men det blåste kraftig. Helidekket ligger ca. 28 m over havets nivå. Scarabeo 6 måler ikke bølgehøyde, men andre installasjoner i området har anslått at bølgehøyden i det aktuelle tidsrommet var 5-6 m, og at maksimum bølgehøyde var om lag det dobbelte. Bevegelsen til helidekket på riggen var i følge selskapets rapport innenfor begrensningene.

Teknisk inspeksjon av helikopteret i ettertid avdekket mindre skader på hovedrotorhodet og to av fire spindler. Disse skadene skyldtes sannsynligvis for stor "flapping" i den sterke vinden mens motorene var stoppet eller gikk med lavt turtall.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Større vannmengder kan medføre at denne (og de fleste andre) turbinmotorer stanser. Norsk Helikopter rapporterte om en nærmest identisk hendelse med en AS 332 L2 19. desember 2001. Kommisjonen rådførte seg da med Luftfartstilsynet, og konklusjonen var at det inntrufne var å betrakte som en driftsforstyrrelse. Lavt turtall og flat pitch på hovedrotoren kan ha vært medvirkende til at motorene stoppet. Helikopter Service har klassifisert denne hendelsen som middels alvorlig, med liten sannsynlighet for gjentakelse.

Kommisjonen anser faren forbundet med sjøsprøyt er en operativ risiko som må forebygges gjennom å søke å unngå å komme i situasjoner hvor problemet kan oppstå. Tre av tiltakene som selskapets interne undersøkelsesgruppe har foreslått i sin rapport er relevante i så måte:

1. Landings should not be made if any sea spray has been observed prior to landing at any site
2. The rig report form should be changed to accommodate sea spray
3. Use of wave height measuring equipment should be discussed with the customer in order to establish a system of forecasting sea spray"

Den fjerde tilrådingen dreier seg om transport av passasjerer etter uregelmessigheter:

4. A policy on flying with passengers after irregularities should be evaluated and formulated."

HSLB har forståelse for at det var ønskelig å flytte helikopteret under de rådende forhold. Likevel kan det stilles spørsmål ved om det var nødvendig å medbringe passasjerer. Det var ingenting som tydet på at det var teknisk feil

med motorene, men helikopteret hadde vært utsatt for en unormal hendelse og strukturelle skader som følge av dette kunne ikke utelukkes. Det viste seg også i ettertid at det var mindre skader på spindler og rotorhode.

Kommisjonen støtter den interne undersøkelsesgruppens anbefalinger og mener selskapet bør vurdere samtlige av disse tilrådingene.