

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 08.01.2007
SL Rapport: 2007/03

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Schweizer 269 C1, LN-ODC
- Produksjonsår: 1997
- Motor(er): Textron Lycoming HO-360-C1A

Operatør:

Norsk Helikopterskole AS

Dato og tidspunkt:

Torsdag 27. juni 2002, kl. 1750

Hendelsessted:

Skien lufthavn, Geiteryggen (ENSN)

Type hendelse:

Luftfartshendelse, feil ved "flight controls"

Type flyging:

Ervervsmessig, skole

Værforhold:

Vind: 010⁰ 06 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Lettskyet i 3 000 ft.

Temperatur: 13⁰C. Doggpunkt: 8⁰C. QNH: 999 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Ingen

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 28 år

- Sertifikat: PPL (H)

- Flygererfaring: 98 timer flygetid, alle på typen

Informasjonskilder:

Rapport om luftfartsulykke/-hendelse (NF 0382), og SHT's undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted da helikopteret LN-ODC ble brukt til treningsflyging på Geiteryggen flyplass. Fartøyet hadde dobbelkontroller installert. Fartøysjefen trente hover i lav høyde da en bolt som normalt skal låse cyclic-stick på høyre side løsnet. Dette førte til at stikka vred seg og låste seg i instrumentpanelet. Fartøysjefen skriver blant annet i sin rapport:

”Jeg sto på apron (gammel terskel 06) og drev hovertrening med vinden i nesen. Jeg hørte et smell, snudde hodet og så stikka på høyre side var falt ned på instrumentpanelet. Jeg merket at helikopteret ville mot høyre og bakover. Stikka lot seg ikke bevege mot venstre og fremover.”

Fartøysjefen fikk store problemer med å kontrollere helikopteret, men han fikk raskt satt fartøyet ned på bakken – dog uten at han hadde tilstrekkelig kontroll til å stanse rotoren. På radio ba han om assistanse for å få fjernet høyre cyclic-stick slik at han kunne stoppe rotoren. Først etter at stikka ble fjernet med assistanse utenfra hadde han kontroll og kunne stoppe rotoren.

Teknisk sjef skriver blant annet:

”Helikopteret blir brukt til skoleflyging. Dobbelkontroll som er plassert på fartøyets høyre side blir benyttet ved skoleflyging og operert av instruktør. Cyclic-stick av typen ”Quick release” skal være installert med en låsepinne slik at instruktøren kan fjerne denne ved behov. Denne innfestingen gjør at det etter hvert blir slark i instruktørens kontroller på grunn av at pinnen blir slitt. Under inspeksjon skiftet teknisk sjef ved skolen ut den aktuelle pinnen med en bolt med låsemutter. Dette på grunn av at instruktørene klaget over slarken i ”Cyclic-stick”. Forutsetningene var da at teknisk personell skulle montere stikke dersom denne var tatt ut. Under en rundflyging ble ”Dual Control Cyclic Stick” utmontert for at det skulle sitte en passasjer på denne plassen.

Etter rundflygingen var avsluttet ble ”Dual Control Cyclic Stick” montert inn, uten at teknisk sjef ble kontaktet. Låsemutteren var borte, og det var kun bolten som holdt stikka. Dette resulterte i at bolten etter hvert ristet ut. Helikopteret ble benyttet av flere piloter etter at låsemutteren var mistet uten at dette ble oppdaget.”

Etter hendelsen har selskapet gått tilbake til å montere originale låsepinner i cyclic-stick.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Hendelsen kunne fått et alvorlig utfall dersom helikopteret hadde vært i større høyde da hendelsen inntraff. Mangel på kontroll skyltes at man av praktiske grunner hadde montert ”Cyclic-stick” ved hjelp av en uoriginal bolt uten mutter slik at bolten kunne bevege seg ut på grunn av helikopterets vibrasjoner.

Problemet med montasje av dobbelkontroll i helikopteret er løst ved at helikopterskolen i ettertid har gått tilbake til å montere ”Cyclic stick” ved bruk av de originale låsepinnene.

Både gjeldene forskrifter og helikopterets vedlikeholdshåndbøker beskriver prinsipper for drift og vedlikehold av flymateriell generelt og typen spesifikt. Hadde disse vært fulgt ville ikke denne situasjonen ha oppstått og på denne bakgrunn fremmer ikke SHT noen sikkerhetstilrådingen i denne saken.

SHT vil berømme fartøysjefens initiativ for å berge situasjonen.