

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aaib-n.org>

SL RAP: 28/2004

Avgitt: 17. september 2004

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB 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.:	Eurocopter AS 350 B3, LN-OPK / Eurocopter AS 350 B1, LN-OPE	
Bruker:	Airlift AS / Helitrans AS	
Dato og tidspunkt:	Onsdag 21. april 2004, kl. 1407	
Hendelsessted:	Nordvik, Surnadal i Møre og Romsdal (N 62° 53', Ø 008° 41')	
Type hendelse:	Alvorlig luftfartshendelse av trafikkmessig art, nærpassering	
Type flyging:	Ervervsmessig, ikke regelbundet (begge)	
Værforhold:	Svak vind fra syd, ingen turbulens. CAVOK. Temperatur 12 °C	
Lysforhold:	Dagslys	
Flygeforhold:	VMC	
Reiseplan:	Ingen / ingen	
Antall om bord:	1 (begge)	
Personskader:	Ingen	
Skader på luftfartøy:	Ingen	
Andre skader:	Ingen	
Fartøysjefen	LN-OPK	LN-OPE
-kjønn/alder:	Mann, 29 år	Mann, 31 år
-sertifikat:	CPL-H	CPL-H
-flygererfaring:	2 054 timer, hvorav 1 870 timer på AS 350	1 008 timer, hvorav 868 timer på AS 350
Informasjonskilder:	Skriftlig rapport (NF 148/NF 382) fra begge fartøysjefene	

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Et helikopter av typen AS 350 B3 fra selskapet Airlift, LN-OPK, drev med lasteflyging i Surnadalsområdet. Fartøysjefen skriver i sin rapport:

"Jeg hadde montert og levert toppen av venstre sidevange på mast 291 ved anlegget Klæbu-Viklandet [...] Mast 291 ligger på høydedraget mellom Kvenndal og Todal/Nordvik i Surnadal kommune. Etter levering av hivet startes akselerasjon og climb initieres etterfulgt av svak sving mot høyre for å gå over eksisterende kraftlinje ved mast 292-293. Ved ca. 60 kt og 200 ft AGL får jeg en stor skygge i venstre sidesyn som passerer fra venstre mot høyre relativt til min kurs og over meg. Snur så hodet til høyre og ser en blå/hvit AS 350 omtrent på 90 graders kurs fra meg i marsjfart Avstanden mellom oss vil

jeg anslå til å være om lag 50 m. (\pm) Jeg så ingen skyggekastning eller helikopter før hendelsen. Bakken var dekket av snø. Solen stod litt til venstre for meg, slik at kryssende trafikk kom "fra solen". Kryssende trafikk har dog ikke fulgt minstekravet på 500 ft. Kontakt ble oppnådd på 123.50 MHz straks etterpå og pr. telefon etter landing. Maskinen var fra selskapet Helitrans."

Fartøysjefen på LN-OPK mener det var reell kollisjonsfare.

Fartøysjefen i helikopteret fra Helitrans, et AS 350 B1 med registrering LN-OPE, skriver i sin rapport at han var på vei fra Dombås til Surnadal. Han fløy på nordlig kurs, 004° med hastighet 120 kt. Ifølge hans forklaring var høyden ca. 500 ft AGL. Han hadde hatt radiokontakt med en annen Airlift-maskin på frekvens 123.500 MHz ca. fire minutter før nærpasseringen fant sted, og ett minutt før nærpasseringen hadde han rapportert sin posisjon og rute blindt på samme frekvens. Han oppdaget skyggen av LN-OPK under seg like før passering, og rakk så vidt å påbegynne en unnamanøver. Kartøysjefen på LN-OPE mener avstanden var større enn det kartøysjefen på LN-OPK fikk inntrykk av. Hans vurdering er at det forelå mulig kollisjonsfare.

De to flygerne utvekslet meldinger om det inntrufne på frekvensen 123.500 MHz. Kartøysjefen på LN-OPK hadde ikke oppfattet oppkallene fra LN-OPE siden han hadde benyttet FM-radio under monteringsarbeidet.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Ut fra foreliggende informasjon synes det ikke å være tvil om at de to helikoptrene var på samme sted og i tilnærmet samme høyde til samme tid uten å være klar over hverandres eksistens eller posisjon. Havarikommisjonen vil betegne dette som en nærpassering med reell kollisjonsfare.

Det er HSLBs oppfatning at kjernen i denne hendelsen er knyttet til det ikke-kontrollerte luftrommets natur. Alt ansvar for å unngå kollisjon med andre luftfartøy påligger kartøysjefene. Her gjelder regelen om å se og bli sett. Blindtransmisjon på kunngjorte frekvenser er anbefalt, men ikke påbudt, og rekkevidden til transmisjoner i lav høyde over kupert terreng er variabel. I tillegg kan det være som i dette tilfellet, der en flyger har vært opptatt med annen kommunikasjon slik at lyttevakten ikke blir kontinuerlig. Det er viktig å huske på at det kan være andre luftfartøy i området, selv om man ikke har hørt noen på radioen.

Havarikommisjonen har ingen mulighet til å fastslå nøyaktig hvilken høyde luftfartøyene befant seg i. På generell basis gir flyging på den forskriftsfestede minsthøyden unødvendig reduserte sikkerhetsmarginer når oppdragets art, vær og luftrom tillater en større flyhøyde. For ordens skyld siteres følgende utdrag av bestemmelser om minsthøyder:

"Luftfartøy under VFR-flyging skal ikke flyges lavere enn 300 m over den høyeste hindring innen en radius av 600 m fra luftfartøyet over tettbebyggelse eller folkeansamling i friluft eller lavere enn 150 m over bakken eller vannet andre steder." (BSL F 1-1 §3-5)