

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: 08.12.2005
SL Rapport: 43/2005

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.: Eurocopter AS 350 B2, LN-OPV
- Produksjonsår: 1990
- Motor: Turbomeca Arriel 1D1

Operatør:

Airlift AS

Dato og tidspunkt:

Torsdag 21. juli 2005 kl. 0831

Hendelsessted:

Håvardsvatn, Ringedalen i Hordaland (N 60° 06' Ø 006° 54')

Type hendelse:

Luftfartsulykke, halerotor berørte container like før landing

Type flyging:

Ervervsmessig, ikke regelbundet (lasteflyging)

Værforhold:

Vind: 20° 12-15 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Få skyer i 5 500 ft.

Temperatur: 14 °C. QNH: 1003 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Begge halerotorblad knekt, deformert halebom og bulket haleflate

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 31 år

- Sertifikat: CPL-H

- Flygererfaring: Total flygetid: 971 timer. Siste 90/30/3 dager: 243/116/5:35 timer.
Siste døgn: 1:20 timer. 1 124 landinger siste 90 dager.

Informasjonskilder:

"Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF382) fra fartøysjef og Havarikommisjonens egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen skriver i sin rapport:

”Etter levering av tobb, skulle eg sette meg nedpå og levere ein håndradio. Ved vanleg landingsplass stod det ein traktor + henger. Skulle dermed sette meg ved sida av, med halen ned ein veg på sida av containeren. Ved nedsetting av betongtobbe, har eg vært for mykje fokusert på lasta/lina. Har dermed svingt hale inn i container. Landet ”normalt” (på tvers av planlagt landingsretning) etterpå. Ingen større vibrasjonar.”



Fartøysjefen utdypet sin begrunnelse for valg av landingsplass med at det var gunstig å lande på veien med vinden inn forfra, og med halen ut over veien som skrånet nedover for å gå klar av hindringer. Ved dette oppdraget hadde han ikke hadde hjelp av lastemann. Han konkluderte selv med at valg av landingsplass var ”pilotfeil”.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Denne ulykken føyer seg inn i rekken av tilfeller der helikopterflygere velger seg landingsområder med for små marginer til hindringer. En optelling viser at ca. halvparten av de luftfartsulykker/luftfartshendelser med helikoptre med maksimal avgangsmasse under 2 250 kg som Havarikommisjonen har hatt til behandling siden 1999 er tilfeller der underhengende last eller rotor er kommet i berøring med hindringer. Sommeren 2005 ble det innrapportert 3 tilfeller der rotor traff hindringer under landing. Det oppstod ingen personskader i disse 3 sakene, men 2 av dem resulterte i betydelige materielle skader.

Rotorer i drift som kolliderer med hindringer kan føre til tap av kontroll over helikopteret, og deler som slynges ut ved kollisjon kan i tillegg utgjøre fare for personell på bakken. Både hyppigheten av og risikopotensialet ved slike ukontrollerte situasjoner tilsier at operatørene som driver i bransjen bør fokusere på betydningen av tilstrekkelige sikkerhetsmarginer ved arbeidsflyging og utelandinger. Den operative risikoen kan ikke elimineres fullstendig, men skal reduseres til et

akseptabelt nivå. Generelt er det viktig at operatørene jobber systematisk for å skaffe seg oversikt over mulige faremomenter ved ulike oppdrag og iverksetter tiltak for å forebygge uhell. På en anleggsplass bør man for eksempel etablere en egnet helikopterlandingsplass som holdes ryddig og ikke benyttes til andre formål. Eksempler på øvrige generelle tiltak er utarbeidelse av spesifiserte kriterier for utlandingsplass, policy for bruk av lastemann, grundig opplæring og trening, holdningsskapende arbeid og velfungerende avviksrapporteringssystem. Fartøysjefen bidrar til å redusere risikoen gjennom å etterleve fastsatte prosedyrer og utøve godt flygerskjønn i form av samvittighetsfull planlegging, god rekognosering og generell forsiktighet.

Selskapet har blant annet gitt følgende kommentar i sakens anledning:

”Etablering av fast landingsplass på anlegg som strekker seg over lengre tid er den samme konklusjon som vi har kommet til i vår interne behandling av saken. Vi har også lagt vekt på vurdering og trening på terrenglandinger i forbindelse med OPC.”