

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 24/99

Avgitt: 1999-09-14

Luftfartøy

-type og reg.:	Eurocopter AS 355 F1 Ecureuil 2, SE-JDK
-fabr. år:	1981
-motorer:	2 stk. Allison 250-C20F
Dato og tidspunkt:	26. februar 1999, kl. 1525
Hendelsessted:	Hafjell i Oppland fylke, N 611345 Ø 0102958
Type hendelse:	Luftfartsulykke, helikopteret skled baklengs på bakken og veltet delvis utfor en skråning
Type flyging:	Ervervsmessig, ikke regelbundet
Værforhold:	Vind: Nordlig 2 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Ingen skyer. Temperatur: -2° C. QNH: 993 hPa
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall om bord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Skader på hovedrotorblad, halerotorblad, halerotor gearkasse, halekon og stabilisatorflater på halen
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-kjønn:	Mann
-alder:	39 år
-sertifikat:	CPL-H
-flygererfaring:	2 150 timer flygetid, hvorav 80:05 på aktuell type
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport, flygesjefens uttalelse, rapport fra Gudbrandsdal politidistrikt.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Helikopteret SE-JDK hadde et oppdrag som gikk ut på å transportere 5 passasjerer fra Oslo til Hafjell. Avgang fra Oslo ble gjort kl. 1430, og kl. 1520 landet helikopteret på Hafjell ved innkjøring til et grustak. Landingsplassen hadde en viss skråning og var dekket med hardpakket snø. Helikopteret ble landet med nesen opp i bakken. Etter landing forsøkte fartøysjefen, fortsatt med fullt rotorturtall, å sjekke friksjonen mellom helikopterets skids og underlaget ved å forsøke å bevege helikopteret på bakken. Dette ble gjort nettopp for å

bekreftede at helikopteret ikke ville kunne begynne å gli av seg selv. På dette tidspunkt sto helikopteret tilsynelatende med god friksjon mot underlaget. Fartøysjefen anså at det ikke var noen fare for glidning.

Begge motorene ble deretter satt på "idle", og passasjerene gikk ut av maskinen og forlot området i retning forover i forhold til maskinen. For å unngå støy og snøføyke på passasjerene som nettopp hadde forlatt helikopteret, var det fartøysjefens intensjon å vente med å kjøre opp turtallet og ta av igjen til passasjerene var på god avstand.

Da passasjerene var kommet omlag 75 – 100 m vekk begynte fartøysjefen å akselerere opp høyre motor. Omtrent samtidig begynte imidlertid helikopteret å skli baklengs. Fartøysjefen forsøkte å kjøre opp turtallet raskest mulig, men innså at rotorturtallet var alt for lavt til å forsøke "lift-off", og det var heller ikke mulig å bremse hastigheten bakover som stadig ble større. Helikopteret skled deretter baklengs utfor en kant og begynte å velte over mot venstre side, med det resultat at både hoved- og halerotor fikk kontakt med underlaget. Umiddelbart ble begge motorer stoppet og drivstofftilførsel til begge motorer stengt, og elektrisk utstyr ble slått av. Rotorbremsen ble også aktivisert.

Etter kort tid var helikopteret og dets rotorer kommet helt til ro, og ble liggende mot venstre med ca. 45° slagside og med halen liggende nedover en skråning. Fartøysjefen kunne krabbe uskadet ut av maskinen. Kort tid etter varslet han om ulykken direkte til HSL.

Fartøysjefen var på tidspunktet for ulykken engasjert som "Freelance" i selskapet European Flight Center. Flygesjefen i selskapet uttaler blant annet:

"I enkelte situasjoner kan det være vanskelig å vurdere terrengets helling og beskaffenhet fra "hoverposisjon". Dette understreker viktigheten av å utføre en god rekognosering før en setter helikopteret ned på bakken. Ved landing/bak-kekontakt bør situasjonen på nytt vurderes (helling, underlag etc.), hvorpå en endelig avgjørelse om landingsområdets beskaffenhet tas.

Landingen ble foretatt i motbakke, underlaget på landingsplass var av en slik karakter (brøytet vei, hardpakket snø) at dette burde vært vurdert som uegnet landingsplass.

Ved avlastning av passasjerer vil tyngdepunktet flytte seg bakover og vekten på meiene vil bli redusert, noe som sannsynligvis var en medvirkende årsak til at helikopteret etter hvert satte seg i bevegelse bakover. Fartøysjefen som satt i førersetet da helikopteret satte seg i bevegelse hadde små eller ingen muligheter til å påvirke bevegelsen da begge motorer var satt i "Ground idle."

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at ulykken skyldes at fartøysjefen satte helikopteret ned på en uegnet landingsplass. Med egnet landingsplass menes her et område hvor helikopteret kan stå i ro med redusert motorkraft.