


RAPPORT

SL 2016/03



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE 8. AUGUST 2015 I STEINKJER, NORD-TRØNDELAG MED ROBINSON 44 RAVEN II, LN-OZZ

 English summary included

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid skal unngås.

ISSN 1894-583X (trykt utg.)
ISSN 1894-5902 (online)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 19. desember 2014 nr. 1848 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 3.

Foto: SHT og Trond Isaksen/OSL

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: 16.03.2016

SL Rapport: 2016/03

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.:	Robinson R44 II, LN-OZZ	Airbus Helicopters AS350 B3, LN-OBP
- Produksjonsår:	2006	2002
- Motor:	Lycoming IO-540	Turbomeca Arriel 2D

Operatør (begge luftfartøy):	Midnorsk Helikopterservice AS	
Dato og tidspunkt:	Lørdag 8. august 2015 kl. 1400	
Hendelsessted:	Steinkjer, Nord-Trøndelag	
ATS luftrom:	Ikke kontrollert luftrom klasse G	
Type hendelse:	Luftfartsulykke, skade på grunn av rotorvind	
Type flyging (begge luftfartøy):	Ervervsmessig, rundflyging	
Værforhold:	Sørlig vind, ca 6 knop. Skyfritt. God sikt.	
Lysforhold:	Dagslys	
Flygeforhold:	VMC	
Reiseplan (begge luftfartøy):	Ingen	
	LN-OZZ	LN-OBP
Antall om bord:	1	1
Personskader:	Ingen	Ingen
Skader på luftfartøy:	Skader på halebom og hovedrotorblad.	Ingen
Andre skader:	Ingen	

Fartøysjef:	LN-OZZ	LN-OBP
- Alder:	Ikke oppgitt	47
- Sertifikat:	Ikke oppgitt	CPL(H)
- Flygererfaring:	Ikke oppgitt	Total flygetid 4 000 timer, hvorav 2 000 timer på aktuell type. Siste 90 dager: 40 timer. Siste døgn: 6 timer.
Informasjonskilder:	«NF-2007 Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» fra fartøysjefen på LN-OBP og Havarikommisjonens egne undersøkelser.	

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Det ble foretatt rundflyging i forbindelse med et arrangement i Steinkjer. Selskapet opererte en Robinson R44 (LN-OZZ) fra en plen på stedet. Etterspørselen etter rundflyging var så stor at det i tillegg ble rekvirert en AS350 B3 (LN-OBP) fra selskapets base i Verdal for å dekke behovet. Det tok ca. 10 minutter å fly fra selskapets base til Steinkjer.

Da LN-OBP var underveis til Steinkjer kommuniserte fartøysjefene seg imellom på radio. Fartøysjefen i LN-OZZ informerte om at det var like før helikopteret landet. Dette skjedde 5-7 minutter før LN-OBP ankom stedet hvor rundflygingene foregikk fra.

Da LN-OBP nærmet seg, forsøkte fartøysjefen å få radiokontakt med LN-OZZ uten å lykkes. Han antok at LN-OZZ hadde landet, stoppet motoren og slått av batteriet siden han ikke fikk kontakt på radioen.

Under innflygingen til plenen som rundflygingen foregikk fra, kom LN-OBP inn direkte og lavt over helikopteret på bakken. Rotoren på dette helikopteret gikk sakte rundt. Fartøysjefen var fremdeles om bord i LN-OZZ. Rotorvinden fra LN-OBP traff helikopteret på bakken slik at et hovedrotorblad slo i halebommen. LN-OBP landet så ca. 20 meter til siden for LN-OZZ, som fikk skader på halebom og på hovedrotorblad.

I selskapets Operations Manual kapittel 8.1.12 står følgende:

Landing av helikopteret:

En innflygning skal foretas på en slik måte at man unngår hindringer i innflygingssektoren. Før man foretar landing skal man undersøke landingsområde for hindringer. Spesielt skal man være oppmerksom på nye hindringer som er oppstått siden sist man var på plassen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Denne ulykken oppstod på grunn av at fartøysjef ikke gjennomførte rekognosering av landingsområdet som beskrevet i selskapets Operations Manual kapittel 8.1.12. Etter samtale med fartøysjef på LN-OBP synes det klart at den direkte innflygingen over det parkerte helikopteret var en forglemmelse.

Fartøysjefen på LN-OZZ satt fremdeles i helikopteret. Fortsatt radiokommunikasjon mellom helikoptrene i den siste fasen av LN-OBPs innflyging ville i dette tilfellet ha vært hensiktsmessig,

og kunne ha forhindret at LN-OZZ ble utsatt for rotorvind fra det innkommende helikopteret og derved kunne det vært unngått at LN-OZZ fikk skade.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 16. mars 2016