

# NORSK OLJEMUSEUM

## ÅRBOK 2012

MED ÅRSMELDING

**Redaksjonen:**

Finn E. Krogh  
Trude Meland  
Geir Mossige Johannesen  
Gunleiv Hadland  
Kristin Øye Gjerde  
Finn Harald Sandberg

# Helikopterulykke på vei til Statfjord

## Sikorsky S-61 N styrtet i havet

Av Trude Meland



*Sikorsky S-61 N*  
*Foto: Odd Noreger*

26. juni 1978 havarerte et helikopter av typen Sikorsky S-61 N om lag 55 nautiske mil vest for Sognefjorden. Helikopteret var på vei fra Flesland til Statfjord A. 18 personer mistet livet. Det var det andre helikopteret med oljearbeidere som havarerte på litt over et halvt år. I november året før gikk et helikopter av samme type ned på vei til Ekofiskfeltet. Da mistet 12 personer livet. Før det hadde et helikopter havarert på vei til Ekofisk. I 1973 måtte et Sikorsky helikopter nødlande på sjøen og fire av sytten om bord mistet livet.

Helikopteret, som tilhørte Helikopter Service A/S, tok av fra Flesland klokken 10.25 og skulle fly den vanlige traséen direkte fra Flesland til Statfjord A. Flytid var beregnet til en time og fem minutter og flyhøyden var 1000 fot. 36 minutter etter avgang, klokken 11.06, hadde Stavanger radio den siste radiokontakt med helikopteret. Da besetningen ikke rapporterte ved neste sjekkpunkt, ble det gjort flere forsøk på å oppnå kontakt, men resultatet var negativt. Ti minutter senere fløy et Bell 212 helikopter samme rute til Statfjord A og mannskapet kunne rapporterte om vrakgods i sjøen.<sup>1</sup>

En redningsaksjon ble satt i gang og det ble funnet 13 døde personer samt en del vrakgods flytende i sjøen. Ytterligere fem omkomne og hoveddelene av helikopteret ble senere tatt opp fra 200 meter dyp.<sup>2</sup>

Vraket ble tatt til land, og en flyhavarikommisjon satt ned. Årsaken til havariet var at et hovedrotorblad hadde løsnet fra helikopteret som

følge av et utmatningsbrudd i bladets spindel, forbindelsesleddet mellom navet i rotorhodet og rotorbladet. Hvorfor trettetsbruddet hadde oppstått, var uklart. Flyhavarikommisjonen konkluderte med at: «Grunnen til opprinnelsen av materialsvikten i spindlene skyltes enten endringer/feil i produksjonsprosessen eller vedlikeholds/overhalingsmetodene, eller henger sammen med anvendelsen av helikoptrene i videste forstand.»<sup>3</sup>

Helikopteret var ikke overbelastet ved avgang fra Flesland, og i følge havarikommisjonen var bagasjen korrekt pakket.<sup>4</sup> Men i media ble den samlede vekten til helikopteret trukket fram som en mulig forklaring på slitasje på rotorene. Selv om det ikke kom fram noe klart svar, ble tillatt startvekt satt ned med ca. 450 kilo etter ulykken.<sup>5</sup>

Helikopter Service A/S var det største og ledende helikopterselskapet innen transport av oljearbeidere på norsk sokkel. Fram til 1977 var de enerådende, da Offshore Helicopters A/S fikk konsesjon på 15 prosent av transporten til Statfjord-feltet. Det ble stilt spørsmål ved om Helikopter Service hadde nok kapasitet til alle flygningene og om ulykken kunne skyldes for mange testflygninger og testnødlandinger. Det var ønskelig med en grundig gjennomgang av forholdet mellom mengden flyoppdrag og kapasiteten til å utføre dem. Flere selskaper burde mulig trekkes inn for å øke kapasiteten og dermed sikkerheten.<sup>6</sup> Samferdselsminister Asbjørn Jondal var skeptisk til for sterk konkurranse og mente det kunne ha uheldige sider.<sup>7</sup>

I etterkant av ulykken ble det foretatt undersøkelser på de resterende Sikorsky helikoptrene til Helikopter Service, og dette forhindret sannsynligvis et nytt havari. I et tilfelle fant en sprekk som hadde spist seg gjennom 90 prosent av materiellet. Dette var en sprekk som ikke var blitt oppdaget under de jevnlige rutinekontrollene. Hadde helikopteret lettet, ville det kunne havarert på en av de første turene.<sup>8</sup> Årsaken til sprekken i den såkalte spindelen ble ikke funnet. Sikorsky Aircraft opplyste at det i mai samme år hadde funnet sted et havari med et tilsvarende U.S. Coast Guard helikopter, som også hadde mistet et hovedrotorblad med påsittende spindel. På bakgrunn av de to havariene bestemte Sikorsky Aircraft at en ny og forsterket spindeltype for S-61N skulle utvikles og tilgjengeligjøres.<sup>9</sup>

Helikopterulykken ved Ekofisk høsten 1977 hadde også blitt etterforsket, uten at årsaken ble funnet. Det ble aldri funnet tekniske feil på det helikopteret.<sup>10</sup>

De to helikopterulykkene førte til seriøse debatter om sikkerheten ved personelltransport med helikopter. NOPEF ønsket en debatt rundt et påbud av bruk av redningsdrakter ved helikopterfart over hav. Ved havariet ved Ekofisk ble en mann observert i live, og det ble gjort flere forsøk på å redde ham. Han hadde verken vest eller redningsdrakt og klarte ikke holde seg flytende i det iskalde vannet. Han forsvant i ha-

REPORTASJE

Rogalands Avis — Tirsdag 27. juni 1978

# HVA ER GALT MED S61N?



## Piloter hørte nøddrop: - SÅ BLE RADIOEN TAUS.....

**Brøtt 1278:** — En kroatisk helikopter ble drept i Nordfjella i Rogaland i lørdags. Piloten ble drept, og alle de tolv andre som var ombord ble reddet. Helikopteren hadde vært på en tur fra Sotra til Statfjord A i Nordfjella. Helikopteren ble drept av et skudd som kom fra en ukjent kilde. Helikopteren ble drept i Nordfjella i Rogaland i lørdags. Piloten ble drept, og alle de tolv andre som var ombord ble reddet. Helikopteren hadde vært på en tur fra Sotra til Statfjord A i Nordfjella. Helikopteren ble drept av et skudd som kom fra en ukjent kilde.

**Helikopteren ble drept i Nordfjella i Rogaland i lørdags. Piloten ble drept, og alle de tolv andre som var ombord ble reddet. Helikopteren hadde vært på en tur fra Sotra til Statfjord A i Nordfjella. Helikopteren ble drept av et skudd som kom fra en ukjent kilde.**

**Helikopteren ble drept i Nordfjella i Rogaland i lørdags. Piloten ble drept, og alle de tolv andre som var ombord ble reddet. Helikopteren hadde vært på en tur fra Sotra til Statfjord A i Nordfjella. Helikopteren ble drept av et skudd som kom fra en ukjent kilde.**

**Helikopteren ble drept i Nordfjella i Rogaland i lørdags. Piloten ble drept, og alle de tolv andre som var ombord ble reddet. Helikopteren hadde vært på en tur fra Sotra til Statfjord A i Nordfjella. Helikopteren ble drept av et skudd som kom fra en ukjent kilde.**

**Helikopteren ble drept i Nordfjella i Rogaland i lørdags. Piloten ble drept, og alle de tolv andre som var ombord ble reddet. Helikopteren hadde vært på en tur fra Sotra til Statfjord A i Nordfjella. Helikopteren ble drept av et skudd som kom fra en ukjent kilde.**

vet før redningsmannskapet fikk tak i ham. Argumentet mot bruk av redningsdrakter gikk på at draktene kunne skape oppdrift og dermed hindre evakuering. Havnet en person i vannet, ville drakten både isolere mot det kalde vannet og holde personen flytende. Redningsdrakter var tilgjengelige for alle passasjerer og de fleste brukte dem, men det var ikke påbudt. I tillegg var det flytevester med signalmekanisme ombord i helikoptrene.<sup>11</sup> Etter ulykken da boligplattformen Alexander L. Kielland havarerte i mars 1980, ble det omsider påbudt med redningsdrakter i helikopter.<sup>12</sup> På Statfjordhelikopteret omkom personene mest sannsynlig enten før eller umiddelbart etter helikopteret traff vannet.

En annen omfattende diskusjon var bruken av helikopter som personelltransport til og fra plattformene i Nordsjøen. Det ble utredet muligheter for båttransport og flyselskapet Braathens SAFE gikk så langt som å undertegne en kontrakt på bygging av to jetfoil-båter til transport. De kunne være klare allerede i 1981-82. Braathens SAFE mente at vær og sjø ikke ville være noe problem. En tur fra basen på Sotra til Statfjord A ville ta om lag to timer.<sup>13</sup> Ideen ble likevel forlatt og personelltransport fortsatte med helikopter.

Samferdselsdepartementet nedsatte 15. desember 1978 et utvalg som skulle se på helikoptertrafikken. Det resulterte i NOU-rapporten 1980: 46 Helikoptertrafikken i Nordsjøen. Utvalget ble satt ned fordi helikoptertrafikken hadde utviklet seg fra en meget beskjeden og spesiell plass i transportbildet til en transportform med stor samfunnsmessig betydning, og på grunn av ulykkene i Nordsjøen. Var det mulig å forbedre sikkerheten? Helikoptertransporten var for det meste knyttet til transport til og fra installasjonene i Nordsjøen. I 1977 ble 320 000 passasjerer fraktet mellom plattformene og land. Til sammenligning ble samme år 350 000 passasjerer fraktet i rutefly mellom Oslo og Bergen.

Utvalget konkluderte med at statistikken over helikoptrenes virksomhet var for dårlig og at en slik statistikk ville være nødvendig til både planleggingsformål og som grunnlag for sikkerhetsfremmende tiltak. I tillegg var det nødvendig med en bedre koordinering av berørte myndigheter.<sup>14</sup>

Etter helikopterulykken i 1978 har det vært ett dødshavari under personaltransport til og fra installasjoner på norsk sokkel. I 1997 styrtet et Super Puma helikopter under transport av personell fra Brønnøysund til Nornefeltet. 12 personer omkom. Geir Hamre, avdelingsdirektør for operative helikoptre i Luftfartstilsynet, mente i et intervju med Teknisk Ukeblad at de største enkeltårsakene til at det var færre ulykker var forbedring av prosedyrer, økt trening hos selskapene og nye helikoptertyper, i tillegg til bedre innflygingsprosedyrer.<sup>15</sup>

## Noter

<sup>1</sup> Flyhavarikommisjonen. *Rapport om luftfartsulykke i Nordsjøen den 16. juni 1978 ca. kl. 1115 med helikopter S-61N LN-OQS*. 1980: 2

<sup>2</sup> Ibid.: 4

<sup>3</sup> Ibid.: 43

<sup>4</sup> Ibid.: 9

<sup>5</sup> Helgesen, Jan-Petter. *Start rotoren. Helikopterets plass i norsk luftfart*. Stavanger 1991: 104.

<sup>6</sup> Aftenposten. 27. juni 1978. *Sikkerhetsreglene må vurderes*.

<sup>7</sup> Rogalands avis. 27. juni 1978. *Ikke ønskelig med konkurranse*.

<sup>8</sup> Helgesen, 1991: 105

<sup>9</sup> Flyhavarikommisjonen, 1980: 15 og 48

<sup>10</sup> Kulturminne Ekofisk. *Et Sikorsky S-61N faller ned*. [www.kulturminne-ekofisk.no](http://www.kulturminne-ekofisk.no).

<sup>11</sup> Aftenposten. 27. juni 1978.

<sup>12</sup> Helgesen 1991: 221

<sup>13</sup> Nytt fra Norge. 1979. *Båttransport istedenfor helikopter i Nordsjøen?*

<sup>14</sup> NOU 1980:46 Helikoptertrafikken i Nordsjøen

<sup>15</sup> Teknisk Ukeblad. 23. april 2010. *Tryggere å fly helikopter*.