

Newsletter Human Factors recurrent training – Luglio 2015

L'autorità investigativa norvegese ha pubblicato lo scorso mese di aprile il rapporto di inchiesta per l'inconveniente grave accorso ad un elicottero nel 2010. Il rapporto è solamente in lingua norvegese ma, grazie alle notizie apparse in internet, se ne può dare una diffusione sintetica (rif. SL2015/02).

L'elicottero S-92A marche, operato da CHC Helikopter Service AS, con 18 persone a bordo di cui 16 passeggeri, stava volando in direzione di una piattaforma petrolifera nel settore norvegese del Mare del Nord.

Durante l'avvicinamento finale, quando il comandante ha regolato il sedile per consentire la miglior visuale durante la delicata fase del volo, lo stesso sedile è uscito dalla propria sede. Il comandante si è aggrappato ad un appiglio sul cielo cabina evitando così il rovesciamento del sedile, cosa che avrebbe potuto causare un'interferenza con i comandi di volo.

L'atterraggio è stato completato dal copilota. Nessun ferito, nessuna ulteriore conseguenza.

L'inchiesta ha potuto stabilire che il sedile si è staccato dalle sue guide perché mancavano i blocchi anteriori. Gli stessi blocchetti di fermo non erano stati rimontati in seguito ad una precedente manutenzione in cui il sedile era stato rimosso.

Un plauso all'equipaggio che ha condotto a termine il volo senza conseguenze. Nessuna raccomandazione di sicurezza è stata emanata.

In un recente corso recurrent human factors è nata una discussione intorno a questo caso emblematico. In quel caso l'operatore che commissionava il corso ha espresso le sue preoccupazioni riguardo a questo inconveniente, soprattutto perché opera elicotteri con singolo pilota. Le conseguenze di un inconveniente simile su un elicottero con singolo pilota potrebbero essere ben diverse. Una delle azioni mitigatrici discusse era quella di introdurre nella checklist prevolo una prova di escursione completa del sedile pilota.

La valutazione dell'inconveniente, all'interno del proprio campo di interesse di ciascuno, è un esercizio interessante che dimostra l'applicazione pratica del Safety Management System.

Le vostre considerazioni in merito sono, come sempre ben accette. Vi invito ad utilizzare ed a diffondere il più possibile questa pubblicazione come mezzo per tener viva l'attenzione sulle problematiche di human factor.

DICHIARAZIONE DI NON RESPONSABILITA'

Questo documento non è un rapporto di inchiesta ma rappresenta solamente la visione personale e parziale di un caso reale, a discrezione dell'autore, avente lo scopo di sensibilizzazione verso l'applicazione pratica dei fattori umani, utilizzabile per la diffusione della cultura della sicurezza tra i dipendenti ed i collaboratori delle imprese.

Siete liberi di utilizzare questo documento e/o di sottomettere i casi che vorreste vedere trattati nelle successive pubblicazioni a: mail@iflyaviation.aero.

Newsletter Human Factors recurrent training – July 2015

The Norwegian Air Accident Investigation Agency (SHT) has published last April an investigation report on serious accident involving an helicopter in 2010 (ref. SL2015/02).

The S-92A helicopter, operated by CHC Helikopter Service AS, with 18 people on board including 16 passengers, was approaching an oil rig in the Norwegian sector of North Sea. As the commander moved his seat forward in preparation for the final approach, it became detached from the seat rails. He had to hold on to the overhead hand grips with both hands to prevent the seat from falling down from the seat rails with the subsequent risk of jamming the flight controls. The first officer landed the helicopter on the oil rig without further incident.

It was discovered that the seat had detached from the rails because the forward slide stops were missing. The quick release pins and the slide stops had not been replaced when the seat was reinstalled, having been removed in connection with maintenance work on the helicopter.

No safety recommendations were issued by SHT.

During a recent human factors recurrent training, a discussion arose around the case. The Operator interested on the training expressed concerns about the accident, especially because they operate single-pilot helicopters. Consequences of a similar accident on a single-pilot helicopter might be very different from the ones we know today. One of the preventing actions discussed was to introduce a full pilot's seat excursion check into the preflight checklist.

Thinking about the accident, compared to each one's field of interest, is a remarkable exercise and demonstrate the practical application of a Safety Management System.

As usual, your feedback is very important to me but more important is the use you'll do of this leaflet for discussion within your organisations.

DISCLAIMER

This document is not to be intended as an investigation report.

This document is only a personal and partial view of a real case as seen by the author, aimed to highlight a particular aspect of the application of human factors, useful to diffuse a just culture throughout Organisations and their employees.

You are free to download it and to submit your personal cases or your personal expectation about future discussions to mail@iflyaviation.aero.