

# RAPPORT

SL 2011/18



## RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ TRØNGSLA I FLEKKEFJORD 2. MAI 2011 MED EUROCOPTER AS 350 B3, LN-OXA

*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 bør unngås.*

## 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](mailto:post@aibn.no)

Avgitt dato: 25.07.2011  
SL RAP: 2011/18

---

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang og avsluttes med en forenklet rapportvariant. SHT avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres, jf. luftfartsloven § 12-13.

---

Dato og tidspunkt:	Mandag 2. mai 2011 kl. 1129
Luftfartøy - type og reg.:	Eurocopter AS 350 B3, LN-OXA
Operatør/bruker:	Airlift
Hendelsessted:	Trøngsla, Flekkefjord i Vest-Agder (58°17'N, 006°42'Ø)
Type hendelse:	Luftfartsulykke, bakkeskade
Type flyging:	Ervervsmessig, ikke regelbundet (lasteflyging)
Fartøysjef:	Mann 38 år, CPL (H), total flygetid 3 350 timer
Personskader:	Ingen
Materielle skader:	Betydelige skader på halebom og halerotor.

### BESKRIVELSE/KOMMENTARER

Helikopteret tok av fra et jorde i Lyngdal etter fullført et lasteoppdrag. Planen var å lande på en landingsplass i Kvinesdal og avvente informasjon om neste oppdrag, som skulle foregå i Flekkefjord. Besetningen bestod av to flygere, hvorav vedkommende som satt i høyre sete var under opplæring (Pilot in Command under Supervision, PICUS).

På grunn av mange hindringer på landingsplassen og mye støvføyke, valgte besetningen å avbryte landingen i Kvinesdal. De fløy i stedet til Trøngsla i Flekkefjord, til et industriområde der selskapet har landingstillatelse fra firmaet Otera. Om det som skjedde under innflyging og landing på Trøngsla, skriver fartøysjefen:

*På approach ble det observert to biler på landingsplassen, den ene med døren åpen. Vi satte oss opp i høy hover i avvente på at noen skulle komme ut for å flytte bilene. Etter ca. 30 sekunder valgte vi å gå for alternativ landingsplass. Vi valgte da å lande på den nordlige delen av Otera sitt område. Landingens foregikk som normalt, og på siste del av approachen ble venstre dør åpnet for å klarere halen. Etter touch down ble døren lukket og normal prosedyre for "shut down" ble iverksatt. Etter noen sekunder (6-7 sek) kjente jeg ett rykk i helikopteret. Jeg lukket da opp venstre dør for å inspisere hva som forårsaket rykket. Jeg ble da oppmerksom på en biltilhenger som hadde trillet inn i halerotor ifra venstre. Det viste seg at hengeren var parkert uten håndbrems, 6-7 meter til venstre fra halen. Det ble heretter videre foretatt en normal "shut down".*



Foto: Airlift

Skadene på halebom og halerotor ble så omfattende at saken per definisjon er å regne som en luftfartsulykke. Havarikommisjonen mener det inntrufne synes å måtte tilskrives operativ risiko som man vanskelig kan gardere seg mot, og undersøkelsen er avsluttet.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 25. juli 2011