

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 84/2000

Avgitt: 4. desember 2000

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-type og reg.: Eurocopter AS 350B3, LN-OAK

-fabr. år: 1999

-motor: Turbomeca Ariel 2B

Dato og tidspunkt: 13. april 2000, kl. 2035

Hendelsessted: Dimmelsvik, Rosendal i Hordaland

Type hendelse: Luftfartshendelse, kollisjon med løypestreng

Type flyging: Ervervsmessig, løfteoppdrag

Værforhold: Vind: variabel under 5 kts. Sikt: mere enn 10 km. Skyer: overskyet i 2 500 ft. Temperatur: 4 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 34 år

-sertifikat: CPL-H

-flygererfaring: 2 610 timer totalt, derav 2 540 timer på helikopter og 1 510 timer på aktuell type. 90 timer var fløyet siste 90 dager på aktuell type, derav 53 timer siste 30 dager, 15 timer siste 3 dager og 5 timer siste 24 timer

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport (NE 382) og HSLs undersøkelser.

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Oppdraget var løfting av last i bratt skogsterreng.

Før oppdraget startet studerte fartøysjefen aktuelle kart, snakket med grunneier og rekonoserte området fra større høyde. Dette var i tråd med selskapets instruks for den type flyging.

---

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Under det siste av 10 løft kjente fartøysjefen et rykk i helikopteret. Han droppet lasten umiddelbart og returnerte til landingsplassen.

Etter landing viste det seg at den underhengende lasten hadde kollidert med en gammel umerket løypestreng.

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

Gamle umerkede løypestrenger utgjør en stor fare for lavtflygende helikoptre. Ofte er disse løypestrengene etterlevninger etter gammel gårdsdrift og har ikke vært i bruk på mange år. De er rustne, ofte nedgrodd og svært vanskelig å se fra luften. I dette tilfellet hadde fartøysjefen passert strengen flere ganger uten å se den.

Under planleggingen av dette oppdraget hadde selskapet kjørt rundt på befarings og undersøkt flere landingsplasser og snakket med mange grunneiere uten at det fremkom opplysninger om løypestrenger.

Under planleggingen og utførelsen av oppdraget har fartøysjefen fulgt selskapets prosedyrer og rutiner for slik flyging.

Selskapet har etter hendelsen innført krav om at kunden skal fremskaffe opplysninger om alle kjente hindringer innen 500 meter av planlagte operasjonsområder og landingsplasser med inn- og utflygingstraseer.

I tvilstilfeller vil selskapet utføre befarings i omkringliggende operasjonsområder samtidig med befarings av aktuelle landingsplasser.