

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 41/99

Avgitt: 15. november 1999

Luftfartøy

-type og reg.:	Eurocopter AS 350 BA, LN-OMY
Dato og tidspunkt:	23. februar 1999, i tidsrommet fra kl. 0910 til ca. kl. 1300
Hendelsessted:	Hemnafjellet ved Namsos, restriksjonsområde EN-R302
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, uautorisert flyging i aktivt restriksjonsområde
Type flyging:	Ervervsmessig, passasjertransport
Værforhold:	Lettskyet, god sikt
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Forkortet VFR
Antall om bord:	4
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen tok av fra Trondheim lufthavn Værnes 23. februar 1999, kl. 0910 med LN-OMY. Formålet med turen var å fly 3 passasjerer opp til Hemnafjellet ved Namsos lufthavn. Første landingssted var Steinkjer, der de 3 passasjerene skulle hentes. Fartøysjefen opplyser at han ved start fra Værnes informerte tårnet om at turen skulle gå fra Værnes via Steinkjer, for deretter å fortsette direkte til Hemnafjellet ved Namsos.

Ved start fra Steinkjer ble Namsos AFIS kontaktet, med beskjed om at turen var planlagt til Hemnafjellet. Etter landing på Hemnafjellet ble fartøysjefen oppringt av Namsos AFIS, som formidlet kontakt med Luftforsvarets stasjon på Gråkallen. Han ble så informert om at han hadde fløyet inn i et aktivt restriksjonsområde uten nødvendig tillatelse. Kl. 1230 ble han på nytt oppringt fra Gråkallen med beskjed om at han nå kunne fly ut av området før aktiviteten ble for stor. Han måtte være ute av området før kl. 1300. Oppdraget ble derfor avsluttet, og retur til Steinkjer ble foretatt umiddelbart. LN-OMY var ute av området før tidsfristen kl. 1300.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen tar i sin rapport full selvkritikk i forbindelse med hendelsen, og medgir at NOTAM for øvelse BG99 ikke ble godt nok studert før flygingen. HSL kan bare stille seg bak dette, da det er fartøysjefens plikt å forvise seg om at all tilgjengelig informasjon vedrørende en flyging er behørig gjennomgått. Til tross for at det var fartøysjefen som hadde ansvaret for å sjekke hvorvidt dette restriksjonsområdet var aktivt, stiller HSL seg allikevel undrende til at ikke lufttrafikktenesten stilte et kontrollspørsmål til fartøysjefen vedrørende flyging inn i EN-R302.