

R A P P O R T

OM

LUFTFARTSULYKKE NÆR ANDØYA 24. JANUAR 1976 MED
LUFTFARTØY PIPER PA-28-180 CHEROKEE, REGISTRERINGS-
MERKE LN-DAC, TILHØRENDE [REDACTED], ANDENES

INNHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Fortegnelse over bilag til rapporten	
Sammendrag	1
1. Undersøkelser	2
1.1 Rekonstruksjon av hendelsesforløpet ..	2
1.2 Personskade	4
1.3 Skade på luftfartøy	4
1.4 Andre skader	4
1.5 Flygeren	4
1.6 Flyet	5
1.7 Været	5
1.8 Navigasjonshjelpemidler	5
1.9 Radiosamband	6
1.10 Flyplass og hjelpemidler	6
1.11 Flyregistrator	6
1.12 Flyvraket og havaristedet	6
1.13 Brann	6
1.14 Muligheter for å overleve ulykken	6
1.15 Særlige undersøkelser og forsøk	6
2. Analyse og konklusjon	7
2.1 Analyse	7
2.2 Konklusjon	9
2.2.1 Undersøkelsesresultater	9
2.2.2 Ulykkens årsak	9

FORTEGNELSE OVER BILAG TIL RAPPORTEN

- I Kart over strekningen Andøya - Skagen
- II Fotografier over funne vrakdeler
- III Kart over funnstedet
- IV RAPPORTER
 - Rapporter fra Lufttrafikkjenesten, Andøya lufthavn
 - 1. Utskrift av lydbåndopptak fra Andøya kontrolltårn
 - 2. Utskrift av vaktjournalen " " "
- V TEKNISKE RAPPORTER
 - 1. Teknisk sakkyndig
 - 2. Olje/bensinanalyse, Luftforsvarets Forsyningskommando, Kjeller
- VI Værrapport fra Værtjenestekontoret, Bodø Lufthavn

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE NÆR ANDØYA
24. JANUAR 1976 MED LUFTFARTØY PIPER
PA-28-180 CHEROKEE, MED REGISTRERINGS-
MERKE LN-DAC, TILHØRENDE [REDACTED],
ANDENES

Typebetegnelse: PIPER PA-28-180, CHEROKEE
Registreringsmerke: LN-DAC
Eier: [REDACTED], Andenes
Fartøysjef: [REDACTED], Odde
født [REDACTED] i Odde
Havaristed: Nær Andøya
Dato og tidspunkt: 24. januar 1976 ca kl 1930

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid.

SAMMENDRAG

Norsk registrert luftfartøy av type Piper PA-28-180 Cherokee, med registreringsmerke LN-DAC, ble lørdag 24. januar 1976 ca kl 1930 meldt savnet under flyging fra Andenes til Stokmarknes lufthavn, Skagen. Det var en person ombord, flyets fører, [REDACTED], Odde. Etter en omfattende leteaksjon, ledet fra Hovedredningssentralen, Bodø, ble det organiserte søk avsluttet tirsdag 27. januar ved mørkets frembrudd, uten at man hadde funnet spor av det savnede luftfartøy eller den ombordværende.

Ca. kl 1710 den 24. januar ringte flygeren til Andenes tårn for å levere reiseplan på en VFR-nattflyging til Stokmarknes lufthavn, Skagen, hvor han skulle hente to personer. Flyet var beregnet å lande Skagen 40 min. etter avgang Andenes og skulle returnere Andenes kl 1902. Flyet tok av kl 1732 og fikk beskjed om å rapportere for passering av Risøyhamn. Flygeren kvitterte for dette kl 1733. Ca 9 minutter senere, kl 1742, kalte tårnet opp LN-DAC for å informere om en snøbyge i området, men uten å få svar. Tårnet informerte kontrollsentralen i Bodø at LN-DAC muligens ville opprette kontakt. Flyet ble anropt med jevne mellomrom uten at anropene ble besvart. Passering Risøyhamn ble ikke rapportert av flygeren. Heller ikke senere lyktes det å opprette kontakt med flyet.

Det har ikke lyktes å lokalisere luftfartøyet eller den ombordværende. Enkelte vrakrester, blant annet et nesehjul, som antas å stamme fra flyet, ble i april funnet på nordspissen av Hinnøya. Senere ble det funnet en nakkestøtte av samme type som i det savnede flyet.

På grunnlag av funnene ble det i oktober gjennomført en leteaksjon ved hjelp av søkningsutstyr, men intet av interesse ble funnet. Flyhavarikommisjonen antar at LN-DAC har havarert i sjøen på strekningen mellom Andenes og Skagen, og at den ombordværende har omkommet.

Som følge av mangelfulle holdepunkter har kommisjonen ikke kunnet sannsynliggjøre noen årsak til ulykken.

MELDING OM ULYKKEN

Flyhavarikommisjonen fikk lørdag 24. januar 1976 kl 2150 melding fra Hovedredningssentralen i Bodø om at LN-DAC var savnet.

UTRYKKINGEN

En kommisjon bestående av major K.F. Honningsvåg, formann, politifullmektig A. Øverkil, flyger Leif Granli, samt konsulent A. Braastad, sekretær, ble oppnevnt. To av kommisjonens medlemmer, K.F. Honningsvåg og Leif Granli, reiste onsdag 29. januar fra Oslo til Bodø for å innhente opplysninger fra redningssentralen, vørtjenesten og kontrollsentralen i Bodø, samt redningsmannskaper fra flystasjonen.

De dro til Andenes 30. januar for innsamling av opplysninger bl.a. fra lufttrafikkjentesten på Andøya, Andenes flyklubb og flyets eier [REDACTED]. Det ble likeledes foretatt en rekke vitneavhør.

Kommisjonens medlemmer avsluttet sine foreløpige undersøkelser mandag 2. februar og dro deretter tilbake til Oslo.

1. UNDERSØKELSER

1.1 Rekonstruksjon av hendelsesforløpet

1.1.1 Ca kl 1710 lørdag 24. januar leverte [REDACTED] over telefon reiseplan for en VFR-nattflyging til Skagen. Det var meningen å hente to personer som skulle flys til Andenes.

I henhold til rapport fra lufttrafikkjentesten ble han gjort oppmerksom på at Skagen ikke var bemannet i det aktuelle tidsrom, og derfor uten banebelysning. [REDACTED] besluttet likevel å gjennomføre turen. Flytiden var beregnet til 40 minutter hver vei med 10 minutter bakkeopphold, brennstoffbeholdning ble oppgitt til 5 timer. På grunn av det korte oppholdet på Skagen, ga Andenes tårn tillatelse til at [REDACTED] skulle slippe å gi ankomstmelding på Skagen, men det ble pålagt å kontakte tårnet eller Bodø kontrollsentral så tidlig som mulig etter avgang.

- 1.1.2 Tidligere på dagen, kl 1550 hadde [redacted] forsøkt å gjennomføre en VFR-nattflyging til Tromsø med LN-DAC. Da tårnet ved Tromsø lufthavn kl 1609 meddelte at en kraftig snøbyge var kommet inn over flyplassen med sikt ned i 500 m, besluttet han å returnere til Andenes og landet der kl 1644.
- 1.1.3 Kl 1732 tok LN-DAC av for turen til Skagen og fikk beskjed om å rapportere passering av Risøyhamn. [redacted] kvitterte for beskjeden. Været i området ble oppgitt å være nord-nordvestlig vind 5-15 kts. snøbyger og skybase 1500 fot. Etter 10 min. flyging registrerte tårnet på Andenes en vindøkning på 20-25 knop som følge av en snøbyge som nærmet seg fra nordvest. LN-DAC ble da anropt for å bli informert om bygen, men flygeren svarte ikke. Anrop fortsatte til kl 1744, uten svar.
- 1.1.4 Tårnet beregnet at flyet skulle passere Risøyhamn ca kl 1752, men flygeren rapporterte ikke. Imidlertid var man vant med at radiodekningen i området var dårlig når flyene holdt lav flygehøyde, og tårnet på Andenes regnet derfor med at flyet var utenfor radiorekkevidde. For sikkerhets skyld ble det sjekket om Bodø kontrollsentral hadde fått rapport fra flyet, men heller ikke der hadde man hørt noe.
- 1.1.5 På grunn av antagelsen om dårlig radiodekning foretok Andenes tårn intet anrop før kl 1853, 9 min. før beregnet ankomsttid til Andenes. Anrop ble foretatt med jevne mellomrom fram til ca kl 1910, hvorefter Bodø kontrollsentral ble informert om situasjonen. Man ble enige om å få lensmannen i Stokmarknes til å undersøke på Skagen om flyet sto der eller om det hadde vært der. Før lensmannen fikk foretatt undersøkelsen, hadde flyets eier, [redacted], vært i kontakt med den ene av de to personer som skulle hentes på Skagen. De kunne opplyse at de hadde ventet på Skagen fra ca kl 1755 til ca kl 1915 uten at flyet hadde kommet.
- 1.1.6 Umiddelbart etterpå, ca kl 1945, ble Bodø kontrollsentral og Hovedredningssentralen varslet. Hovedredningssentralen igangsatte leteaksjon med både fly, helikopter, båter og patruljer til fots. Leteaksjonen fortsatte under til dels vanskelige værforhold til tirsdag 27. januar ved mørkets frembrudd uten at spor etter flyet ble funnet. Letingen ble deretter avsluttet.
- 1.1.7 I april 1976 ble det imidlertid funnet et nesehjul på nordsiden av Hinnøyå og senere samme sted en nakkestøtte. Begge deler av den type som benyttes i Piper PA-128-180 Cherokee.

1.1.8 På grunnlag av disse funn, ble det 5. og 7. oktober gjennomført søk og sokning etter det forulykkede flyet langs og utenfor Kinnstranda hvor delene var funnet. Letingen ga imidlertid intet resultat.

1.2 Personskade

Skade	Besetning	Passasjer	Andre
Omkommet	1	-	-
Skadet	-	-	-
Ingen	-	-	-

1.3 Skade på luftfartøyet

Luftfartøyet antas totalhavarert.

1.4 Andre skader

Ingen rapportert.

1.5 Flygeren

1.5.1 Flygeren, [REDACTED], var født [REDACTED] i Odda og gjorde tjeneste som grenader ved Andøya flystasjon. Han var ugift og hadde ingen forsørgerbyrde.

1.5.2 Han var innehaver av privatflygersertifikat (A-sertifikat) nr. 3679, utstedt 29. april 1975, fornyet til 17. oktober 1976, gyldig for en-motors landfly inntil 2 000 kg.

Flytelefonistsertifikat var utstedt 26. november 1974.

1.5.3 [REDACTED] fikk sin opplæring til privatflygersertifikat ved Arendal Aeroklubb, Kjevik, på flytypen Beagle Pup 100.

1.5.4 [REDACTED] totale flygetid men motorfly pr. 24. januar 1976 var 113:55 timer. Han hadde i tillegg fløyet endel seilfly.

Flygetid siste 6 måneder: 47:00.

Instrumentflygetid: 7:30 t.

1.5.5 Det er ikke fremkommet noe i de foreliggende vitneforklaringer som kan antyde at flygeren ikke var i god fysisk og psykisk form forut for ulykkesturen.

1.6 Flyet

- 1.6.1 Luftfartøyet var et en-motors amerikanskbygd lavvinget monoplan av typen Piper PA-28-180, serienummer 28-7505089, bygget i 1975. Norsk luftdyktighetsbevis nr. 1445, var utstedt 24. april 1975, gyldig til 30. juni 1976.
- 1.6.2 Luftfartøyet ble registrert i det norske luftfartøyregister 29. april 1975 og fikk nasjonalitets- og registreringsbevis nr. 1445 med kjennermerke LN-DAC.
- 1.6.3 Flyets eier var [redacted], Andenes, men det var utleid til Andenes flyklubb til benyttelse for klubbens medlemmer.
- 1.6.4 Motoren var av type Lycoming O-360-A4A på 180 HK.
- 1.6.5 Flyet var ansvarsforsikret i forsikringsselskapet CODAN FORSIKRING, København for kr. 2 mill. for personskade og kr. 200 000 for skade på eiendom. Forsikringen ble inngått 24. april 1975 og løp til 31. august 1976.

1.7 Været

- 1.7.1 Den 24. januar 1976 viste værkartet at det i tiden 1700 - 1800 lokal tid lå en svak lavtryksrenne langs kysten av Nord-Norge. I området ved Vesterålen var vinden nordlig 10 kts unntatt i området ved Skagen hvor det var svak variabel vind, neppe over 10 kts under 2 000 fots.
- Det var brukket skydekke av typen Cumulus med base i 1500 - 2000 fot.
- 1.7.2 I området var en del snøbyger som synes å ha vært nokså kortvarige med sikt 2 - 6 km og uten vesentlig ising eller turbulens. Det har trolig forekommet mer aktive byger med sikt ned til ca 500 meter og vertikalsikt 3-500 fot. En kan ikke utelukke at det har forekommet moderat ising og turbulens i de aktuelle flygenivå i forbindelse med slike mer aktive bygeskyer. Bakketemperaturen i Andenesområdet lå nær 0°C.
- 1.7.3 Vind og bygeaktivitet synes utover kvelden å ha tiltatt i hele området.

1.8 Navigasjonshjelpemidler

- 1.8.1 Flyet var utstyrt med et NARCO NAV 10. (VOR sett), samt en Bendix T-12-C (Radiocompass) som såvidt en har kjennskap til fungerte normalt. Hvorvidt flygeren har anvendt noen av disse hjelpemidler på turen er ukjent.

- 1.9 Radiosamband
- 1.9.1 Flyet var utstyrt med en NARCO COM 10 A (VHF-sett) og hadde umiddelbart etter avgang radioforbindelse med Andøya kontrolltårn. Ca 10 minutter senere anropte kontrolltårnet DAC uten å få svar. Kommisjonen finner ikke grunnlag for å ta stilling til om dette skyldtes dårlige mottakerforhold, lav flyhøyde eller eventuell feil ved radiosett.
- 1.9.2 Nødpeilesender
- Flyet var utstyrt med nødpeilesender av typen Rescue 88 L. Det er ikke registrert signaler mottatt fra denne.
- 1.10 Flyplass og hjelpemidler
- 1.10.1 Ikke relevant. Flyet ankom ikke til bestemmelsesstedet. (Skagen).
- 1.11 Flyregistrator
- 1.11.1 Ikke relevant.
- 1.12 Flyvraket og havaristedet
- 1.12.1 Bortsett fra et nesehjul og en nakkestøtte som antas å stamme fra LN-DAC, og som senere ble funnet drevet i land på sørspissen av Hinnøya, er flyvraket ikke funnet.
- 1.12.2 De funn som er gjort gir grunnlag for å anta at flyet er havarert i sjøen, uten at havaristedet kan angis nærmere.
- 1.13 Brann
- 1.13.1 Ukjent.
- 1.14 Muligheter for å overleve ulykken
- 1.14.1 Ukjent. Det er ikke brakt på det rene hvordan havariet skjedde.
- 1.15 Andre undersøkelser
- 1.15.1 De funne deler, nesehjul og nakkestøtte, ble undersøkt, særskilt med tanke på å identifisere dem som tilhørende LN-DAC, se rapport i bilag II.
- 1.15.2 Bensinprøve ble tatt av Andøya flyklubbs tankanlegg. Analyse av prøvene ga normalt resultat, jfr. rapport bilag V 2).

2. ANALYSE OG KONKLUSJON

2.1 Analyse

- 2.1.1 Den nesten totale mangel på konkrete holdepunkter gjør at en analyse i vanlig forstand av omstendighetene omkring dette havari ikke kan foretas. En rekke vitneutsagn, hvor fly er sett/hørt i det aktuelle tidsrom, har vært nøye vurdert. Ut fra disse finner kommisjonen at flyet med stor sannsynlighet har passert Risøyhamn for sydgående. En har også forholdsvis sikre indikasjoner på at flyet har vært over Hinnøya og muligens så langt syd som til Sortlandseidet.
- 2.1.1.2 Først i april ca 3 måneder etter at flyet var savnet, ble det i strandkanten på nordspissen av Hinnøya funnet et nesehjul m/gaffel, og senere på samme sted i august en nakkestøtte. Begge disse er senere identifisert som tilhørende samme type fly som det savnede. I og med at nesehjulet ikke er punktert, eller bærer synlige skader, anser kommisjonen det sannsynlig at flyet har havarert i sjøen. Da de funne deler kan ha drevet lenge i sjøen, er det derfor ikke mulig nærmere å stedfeste hvor havariet kan ha skjedd.
- 2.1.1.3 Den siste radiokontakt med flyet hadde Andøya tårn ca 2 min etter avgang da flygeren ble bedt om å rapportere passering av Risøyhamn og kvitterte for dette. Ca. 8 min. senere kalte tårnet igjen opp for å melde fra om en endring å varet, uten å få svar. Kommisjonen anser at grunnen til at flygeren ikke svarte på dette anropet sannsynligvis har vært dårlige mottakingsforhold syd for flyplassen i lav høyde. Dette ut fra at en rekke vitner rapporterte å ha sett et fly i området Risøyhamn på et senere tidspunkt.
- 2.1.1.4 De få noenlunde sikre holdepunkter en har i saken, refererer seg alle til flyets rute. En har således ingen opplysninger som anses relevante når det gjelder årsaksforholdet. Kommisjonen har imidlertid vurdert følgende mulige årsaksforhold:

2.1.2 Teknisk feil ved fly eller motor

Det foreligger en rapport angående temporær svikt ved flyets gyroinstrumenter under en flytur den 27. november 1975, men nærmere undersøkelser har ikke bidratt til å underbygge dette. Det er dessuten såvidt lang tid mellom denne rapporterte svikt og havariet at en feil måtte ha vært oppdaget under senere flyturer.

Drivstoff fra det bensinanlegg flyet benytter har vært analysert og har vist seg å ha normale spesifikasjoner. Kommisjonen har ikke grunnlag for å anta at teknisk svikt kan ha forårsaket eller medvirket til havariet.

2.1.3 Ising

Det forelå ingen melding om isingsforhold fra andre fly som opererte i det aktuelle område og tidsrom. Værtjenesten utelukker imidlertid ikke at det kan ha forekommet moderat ising i enkelte av de mer aktive bygene. I og med at flyturen var planlagt under VMC (flyging klar av skyer) skulle mulighetene for ising ikke være tilstede, med mindre flygeren har kommet ufrivillig inn i en byge, IMC-forhold.

2.1.4 Illebefinnende

Det er ikke fremkommet noe i de vitneforklaringer som foreligger, eller i forbindelse med de undersøkelser som er foretatt, som kan antyde at flygeren ikke var i god fysisk og psykisk form forut for flyturen.

2.1.5 Forverret flysikt

Flygingen foregikk i mørke med bygeaktivitet i området. Ifølge Værtjenesten kan sikt ha vært ned i ca. 500 m med vertikalsikt 3-500 m i enkelte byger. Av vitneforklaringer fremgår det at værforholdene på Andøya flyplass var ganske gode i denne perioden, mens det gikk byger lenger syd, altså i det området flyet etter planen skulle befinne seg i. Flere vitner oppgir at da de så flyet var værforholdene ganske gode, men at de forverret seg kort tid etterpå. Kommisjonen anser at en plutselig forverring av flysikten kan ha medvirket til havariet, uten at det foreligger sikre holdepunkter for dette.

2.1.6 Spatial desorientering (Vertigo)

Ifall flygeren har kommet i vanskeligheter som antydte i foregående punkter, hans mangelfulle erfaring som flyger tatt i betraktning, anser kommisjonen det mulig at en desorientering kan ha bidratt til at han har mistet kontroll over flyet. En vil presisere at dette bare anføres som en mulig årsak/årsaksfaktor.

2.1.7 Erfaring i forhold til oppdraget

Flygerens erfaringsgrunnlag målt i flygetimer m.v. er angitt i pkt. 1.5 foran.

Kommisjonen anser at flygerens erfaring var i minste laget for den planlagte flytur, i mørke, til en ubemannet flyplass under de rådende værforhold. En kan imidlertid ikke se at han på noe punkt har handlet i strid med gjeldende bestemmelser eller forskrifter.

2.2 Konklusjoner

2.2.1 Undersøkelseresultater

2.2.1.1 Luftfartøyet LN-DAC var korrekt registrert, sertifisert, vedlikeholdt og forsikret. Det antas å ha vært luftdyktig etter forskriftene.

2.2.1.2 Det er ikke funnet konkrete indikasjoner på teknisk svikt på luftfartøyet, dets motor eller øvrige utstyr, som kan ha forårsaket eller medvirket til havariet.

2.2.1.3 Været var marginalt, men det forelå ikke formelt grunnlag for å nekte flyging etter "VFR natt" ut fra plassen.


2.2.1.4 Det er ikke fremkommet opplysninger som indikerer at det på noe hold er handlet i strid med gjeldende bestemmelser eller forskrifter.

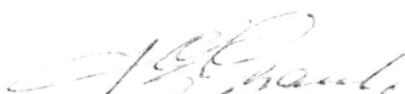
2.2.1.5 Flygeren antas å ha vært fysisk og psykisk skikket, dog anses hans erfaring å ha vært i minste laget for å utføre det planlagte oppdrag under de rådende værforhold.

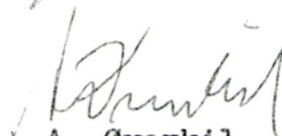
2.2.2 Ulykkens årsak


Ulykkens årsak er ukjent.

Oslo,


K.F. Honningsvåg


L.F. Granli


A. Øverkil


Arild Braastad
sekretær