

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE
NÆR ØRLAND 22. MAI 1977, MED
LUFTFARTØY CESSNA 172 MED
REGISTRERINGSMERKE LN-VIE
TILHØRENDE [REDACTED]

INNHOLDSFORTEGNELSE

Fortegnelse over bilag til rapporten

	Side
Sammendrag	1
1. Undersøkelser	2
1.1 Rekonstruksjon av hendelsesforløpet	2
1.2 Personskade	3
1.3 Skade på luftfartøyet	3
1.4 Andre skader	3
1.5 Fartøysjefen	4
1.6 Luftfartøyet	4
1.7 Været	5
1.8 Navigasjonshjelpemidler	6
1.9 Radiosamband	6
1.10 Flyplass og hjelpemidler	6
1.11 Flyregistrator	6
1.12 Flyvraket og havaristødet	6
1.13 Spesielle undersøkelser	7
2. Analyse og konklusjon	7
2.1 Analyse	7
2.2 Konklusjon	8

FORTEGNELSE OVER BILAG TIL RAPPORTEN

- I RAPPORTER
1. Rapport av 25. mai 1977 fra lensmann Asbjørn Hauge, Agdenes
 2. Rapport av 25. mai 1977 fra lensmannsbetjent Arild Haaheim, Agdenes
 3. Rapport av 26. mai 1977 fra lensmannsbetjent Asbjørn Sandnes, Ørland
 4. Rapport av 26. mai 1977 fra lensmannsbetjent Arild Haaheim, Agdenes
 5. Rapport av 27. mai 1977 fra lensmannsbetjent Arild Haaheim, Agdenes
 6. Rapport av 27. mai 1977 fra lensmannsbetjent Arild Haaheim, Agdenes
 7. Rapport av 28. mai 1977 fra lensmannsbetjent Asbjørn Hauge, Agdenes
 8. Rapport av 28. mai 1977 fra lensmannsbetjent Arne Uttian, Frøya
 9. Rapport av 31. mai 1977 fra lensmann Asbjørn Hauge, Agdenes
 10. Rapport av 31. mai 1977 fra lensmannsbetjent Arild Haaheim, Agdenes
 11. Utskrift av logg for Uttrøndelag politikammer
 12. Utskrift av vaktjournal fra Trondheim politikammer - Sentralvakta
 13. Rapport av 10. juni 1977 fra lensmannsbetjent Arne Grådahl, Midtre Gauldal
 14. Rapport av 29. september 1977 fra Flyhavarikommisjonen
- II Rapport fra teknisk sakkyndig m/vedlegg samt diverse tilleggsopplysninger fra annet teknisk personell
- III 1. Rapport av 8. juni 1977 med vedlegg, fra Lufttrafikk-tjenesten, Ørland kontrolltårn
2. Brev av 28. juni 1977 fra Lufttrafikk-tjenesten, Distriktssjefen Midt-Norge, Stjørdal
- IV Rapport med vedlegg fra Værtjenesten, Trondheim Lufthavn, Stjørdal

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE NÆR ØRLAND
22. MAI 1977, MED LUFTFARTØY CESSNA
172 MED REGISTRERINGSMERKE LN-VIE,
TILHØRENDE [REDACTED]

Typebetegnelse: CESSNA 172
Registreringsmerke: LN-VIE
Eier: [REDACTED], Ørland
Fartøysjef: [REDACTED], Ørland,
født [REDACTED] - omkommet
Havaristed: Ukjent
Dato: 22. mai 1977

Alle tidsangivelser i lokal tid.

SAMMENDRAG

Norsk registrert fly av type Cessna 172, registreringsmerke LN-VIE, med [REDACTED] som fører tok av fra Ørland flystasjon kl 1427 den 22. mai. Flygeren oppgav til kontrolltårnet at han skulle på 1 times lokal flyging.

Ca 3/4 time etter avgang inntrådte det forverring av været på Ørland, med sikt ned i 8-900 m på det dårligste. I det påfølgende tidsrom gjorde Ørland kontrolltårn gjentatte forsøk på å oppnå kontakt med LN-VIE for å gi beskjed om dette, dog uten resultat. Likeledes ble kontrolltårnene på Kvernberget, Værnes og Namsos varslet samt Luftforsvarets radarstasjon på Gråkallen.

Ca. 1 1/2 time etter flyets avgang tolket Ørland kontrolltårn forholdet som nødsituasjon og alarmering av redningstjenesten ble iverksatt.

I de påfølgende døgn ble det utført et omfattende søksarbeide. Søksforholdene var på grunn av årstiden tildels meget vanskelige, men tiltross for dette anser redningssentralen området i nærheten av Ørland så grundig gjennomført at det er grunn til å tro at flyet ville ha vært funnet dersom det hadde havarert innenfor det avsøkte området og var synlig.

Det har til nå ikke lyktes å lokalisere luftfartøyet eller den ombordværende. Flyhavarikommisjonen antar at LN-VIE er havarert og at den ombordværende har omkommet.

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

MELDING OM ULYKKEN

Flyhavarikommisjonen fikk søndag 22. mai 1977 melding fra Trondheim regionale flyredningssentral på Værnes om at LN-VIE var savnet.

UTRYKKINGEN

En kommisjon bestående av major K.F. Honningsvåg, formann, politiinspektør A. Øverkil og flykaptein S.T. Skaara ble oppnevnt. Oberstløytnant A. Anstorp tiltrådte kommisjonen som sakkyndig. Kommisjonens formann reiste den 2. juni fra Oslo til Værnes og Ørland for å samle inn opplysninger fra blant annet Flyredningssentralen på Værnes og Kontrolltårnet på Ørland.

Kommisjonen avventet deretter mulighetene for at det ville bli gjort funn som kunne gi holdepunkter i det videre arbeid. Da så ikke skjedde, ble det videre kommisjonsarbeid gjenopptatt den 29. september 1977.

1. UNDERSØKELSER

1.1 Hendelsesforløpet

1.1.1 Kl. 1421 søndag 22. mai mottok Ørland kontrolltårn melding over radio fra Cessna 172 LN-VIE, om en lokal flytur av 1 times varighet. Fører var

Flyet ble klarert til venteposisjon bane 34 og fikk oppgitt QNH 1029 mb. Flygeren kvitterte for dette.

Kl. 1425 ba flygeren om avgangsklarering og ble klarert avgang på bane 34 med oppgitt vind 290°/10 knop. Flyet tok av kl. 1427.

1.1.2 Kl. 1509 kalte kontrolltårnet opp LN-VIE for å meddele at det kom tåke inn fra vest, uten å oppnå kontakt. Tårnet fortsatte å anrope flyet både på hovedfrekvensen og på nødfrekvensen. 10 minutter senere kom tåken innover flyplassen, og sikten gikk ned i 1,5 - 2 km. Opplysninger om været ble da sendt ut "blindt" på nødfrekvensen. Kl. 1527 var den innmeldte flygetid for LN-VIE utløpt, og kontrolltårnet satte i gang et telefonsøk, blant annet til Værnes, Kværnberget og Namsos flyplasser samt til Forsvarets radarstasjon på Gråkallen.

Sjefsflygelederen var på dette tidspunkt underrettet og han ankom tårnet kl. 1550. Etter at ytterligere en del telefoniske forespørsler om flyet var foretatt, og etter at Ørland skipsradio var anmodet om å be skip i området om å holde utkikk, ble nødsituasjon erklært kl. 1555. Hovedredningssentralen på Sola ble informert og denne alarmerte beredskapshelikopteret.

- 1.1.3 Flyredningssentralen på Værnes overtok etterhvert ledelsen av ettersøkingen som utover kvelden ble intensivert etterhvert som en fikk fly og helikopter til disposisjon.
- 1.1.4 I de påfølgende døgn ble det søkt i hele det aktuelle området. Ialt 5 fly og 2 til 3 helikopter fra Forsvaret samt 3 sivile småfly deltok i ettersøkingen. I tillegg hadde en bistand fra sivile og militære båter til undersøkelsesoppdrag.
- 1.1.5 Det innkom etterhvert en rekke meldinger fra publikum om observasjoner i det aktuelle området. Disse ble sjekket og områdene avsøkt.
- 1.1.6 En rekke beregninger og teorier om hva som kunne ha hendt med flyet basert på foreliggende opplysninger ble vurdert, uten at det ga positive resultater.
- 1.1.7 Søksforholdene var, på grunn av snøsmelting, med snøflekker i terrenget, is under oppløsning på vannene og urent terreng, tildels meget vanskelige. Til tross for dette ble det aktuelle området så systematisk gjennomført at Flyredningssentralen anser det riktig å dra den konklusjon at flyet ville ha blitt funnet hvis det befant seg innenfor det avsøkte området og var synlig.
- 1.1.8 Den 25. mai ble videre søk med luftfartøy innstillt, men Flyredningssentralen på Værnes ble fortsatt holdt bemannet. Den 1. juli ble all organisert leting avsluttet.

1.2 Personskade

1.2.1 Skade	Besetning	Passasjerer	Andre
Omkommet	1	-	-
Skadet	-	-	-
Ingen	-	-	-

1.3 Skade på luftfartøyet

1.3.1 Luftfartøyet antas totalhavareert.

1.4 Andre skader

1.4.1 Ingen rapportert.

1.5 Fartøysjefen

1.5.1 Flygeren, [REDACTED], var født [REDACTED] i Ørland. Han ble utdannet som flyger ved Ørland flyklubb og var innehaver av privatflygersertifikat (A-sertifikat) nr. 2202, utstedt den 9. september 1968, fornyet den 10. mai 1977 og gyldig til 11. mai 1978, gjeldende for en-motors landfly inntil 2000 kg.

Flytelefonistsertifikat var utstedt 24. januar 1970.

Flygeren var legeundersøkt siste gang 2. mai 1977 og medisinsk godkjent som privatflyger.

1.5.2 Flygeren hadde pr. 10. mai 1977 innført i sin flygetidsbok en total flygetid med motorfly på 771 timer og han hadde tilstrekkelig flygetid siste 12 måneder til å kunne tjenestegjøre som fartøysjef.

1.5.3 Det er ikke framkommet noe som kan tyde på at flygeren ikke var i god fysisk og psykisk form forut for ulykkesturen.

1.5.4 Flyhavarikommissjonen har tidligere undersøkt en luftfartsulykke hvor [REDACTED] var fartøysjef. Denne ulykken hendte den 13. april 1974 med et fly av typen Cessna F-172-H. Kommisjonen har i sin rapport av 18. mai 1976 uttalt følgende om ulykkens årsak.

" Den sannsynlige årsak til at luftfartøyet LN-VIE havareerte i Kirkedalsvatn på Frøya den 13. april 1974, var at flyet under slipp av aviser ble fløyet i for lav høyde og herunder utsatt for fallvind slik at flygeren mistet kontrollen over flyet".

I tillegg hadde [REDACTED] også hatt et uhell med et fly av typen Cia Marchetti på Ørland i 1972. Uhellet skyldtes teknisk svikt ved hjulunderstellet.

1.6 Luftfartøyet

1.6.1 Luftfartøyet var et en-motors landfly av typen Cessna F-172G med serie nr. 0231. Det var bygget på lisens av Reims Aviation, Frankrike i 1966. Cessna F-172-G er et 4-seters fly, med fast understell, nese og hovedhjul. Det ble innført til Norge fra Danmark og innført i Norges Luftfartøyregister den 20. august 1974, med [redacted] som eier. Fartøyet ble gitt nasjonalitets- og registreringsbevis nr. 1405 og registreringsmerke LN-VIE.

1.6.2 Fartøyets luftdyktighetsbevis var siste gang fornyet den 29. september 1976 og var gyldig til 30. september 1977 for kategori I; d.

Flyet var forsikret hos Staubo og Sønn Assurance og Agentur, Oslo.

1.6.3 Da fartøyets dokumenter ikke er tilgjengelige, kan den totale gangtid for flyet ikke fastslås nøyaktig. I forbindelse med den siste besiktelse foretatt av en av Luftfartsdirektoratets besiktelsesmenn den 29. september 1976, er det oppgitt at flyets totale gangtid var 3547:40 timer hvorav 598:40 siden heloverhaling og 180:15 siden siste besiktelse.

1.6.4 Ifølge opplysninger ved siste besiktelse den 29. september 1976, var flyets motor av type Continental O-300-D serie nr. 21745-0-3-C med total gangtid 3547:40 timer hvorav 598:40 timer siden siste overhaling. Opplysninger som er framkommet, jfr. Bilag nr. II, tilkjennegir imidlertid at nevnte motor er utskiftet med en annen motor av samme type med serie nr. 14911-D-1-A. Utskiftingen er, etter all sannsynlighet, foretatt av [redacted] selv, jfr. nevnte bilag.

1.6.5 Flyets propell var av type McCauley IC172/EM 7653.

Opplysninger om propellens gangtid, overhaling og montering er ikke tilgjengelig.

1.6.6 Det er intet som tyder på at flyet var overbelastet ved avgangen fra Ørland eller at flyets tyngdepunkt var utenfor gitte begrensninger.

1.6.7 For ytterligere tekniske opplysninger om flyet vises til bilag II.

1.7 Været

1.7.1 Ifølge rapport fra kontrolltårnpersonellet var været på Ørland ved flyets avgang derfra kl. 1427 følgende:

Vind 290^o/10 knop, sikt 10 km, skybase ca 2000 fot og tåke på avstand (mot vest og nord).

Tåken i vest var kl. 1505 kommet inn på en avstand av ca. 5 NM, og kl. 1519 kom tåken inn over flyplassen og sikten gikk ned i 8 - 900 meter på det dårligste.

1.7.2 Værtjenesten på Ørland gjorde i den aktuelle tidsperioden følgende observasjoner:

Kl. 1420: Vind 290^o/10 knop, sikt 10 km eller mer, 6/8 SC 2500 fot, QNH 1029 mb.

Kl. 1450: Vind 290^o/10 knop, sikt 10 km eller mer, 7/8 Sc 2500 fot, temperatur 9^oC, duggpunkt 7^oC, QNH 1029 mb.

Kl. 1520: Vind 300^o/10 knop, sikt 1,5 km i tåkedis, 7/8 Sc 2000 fot, QNH 1029 mb.

1.8 Navigasjonshjelpemidler

1.8.1 Flyet var utstyrt med radiokompass type B-556, ILS-LLZ/VOR mottaker type KX-160 og ILS G/P mottaker type KX-160/KI-211 som såvidt en har kjennskap til fungerte normalt.

Hvorvidt flygeren har anvendt noen av disse hjelpemidler under flyturen er ukjent.

1.9 Radiosamband

1.9.1 Flyet var utstyrt med VHF-sender/mottaker av type KX-160 og flygeren hadde ved avgangen normalt radiosamband med Ørland kontrolltårn. Fra kl. 1509 anropte kontrolltårnet LN-VIE en rekke ganger uten å få svar. Kommisjonen har ikke grunnlag for å ta stilling til hva årsaken til sambandssvikten var.

1.9.2 Flyet var utstyrt med nødpeilesender av type ELT 10, NARCO som ble montert i flyet den 12. mai 1975. Batteriene for senderen hadde utløpsdato den 1. oktober 1977. Det er ikke registrert signaler fra senderen.

- 1.10 Flyplass og hjelpemidler
- 1.10.1 Ikke relevant. Flyet ankom ikke til bestemmelses-
stedet, Ørland flyplass, som var avgangsstedet.

- 1.11 Flyregistrator
- 1.11.1 Ikke påbudt og ikke montert.
- 1.12 Flyvraket og havaristedet
- 1.12.1 Ukjent
- 1.13 Andre undersøkelser
- 1.13.1 Det er foretatt analyse av drivstoffet fra den
tankbil hvorfra LN-VIE sist tanket. Analysen
viser ingen unormale resultater.
- 1.13.2 Etter foretatte beregninger på bakgrunn av opp-
lysninger om drivstoff-fylling og utført flyging,
antas det at LN-VIE hadde drivstoff for omlag 3
timers flyging ved avgang fra Ørland den
22. mai 1977.

- 2. Analyse og konklusjon
- 2.1 Analyse
- 2.1.1 Kommisjonen mangler holdepunkter for å kunne
foreta en konkret analyse av omstendighetene om-
kring havariet. Det foreligger en rekke vitneut-
sagn om at fly har vært sett og hørt i området
rundt Ørland i det aktuelle tidsrom, men opplys-
ningene har ikke vært av en slik karakter at de
har kunnet bidra til å identifisere, oppspore eller
gi sikre holdepunkter om LN-VIE's flyging.
- 2.1.2 Det er fastslått at det var foretatt motorskifte
på flyet en tid før ulykkesturen. Det er sterke
indisier som taler for at [redacted] selv har fore-
tatt motorskiftet, uten å ha autorisasjon til å
utføre denne type arbeid. Kommisjonen vil peke
på dette forholdet, men den har ikke holdepunkter
som tilsier at dette har forårsaket eller bidratt
til havariet.
- 2.1.3 Værforholdene i Ørland-området var i det aktuelle
tidsrom skiftende. Omlag 3/4 time (42 minutter)
etter at LN-VIE hadde tatt av fra Ørland var for-
verringen i været på flyplassen så markert at
kontrolltårnet fant det riktig å ville informere
flygeren om dette.

Kommisjonen anser derfor at en plutselig forverring av værforholdene langs flyets rute kan ha medvirket til havariet, men sikre holdepunkter for dette finnes ikke.

2.2 Konklusjon

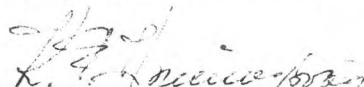
2.2.1 Undersøkelseresultater


- a) Luftfartøyet LN-VIE var korrekt registrert og forsikret. Det antas at luftfartøyet ikke var luftdyktig etter forskriftene fordi det høyst sannsynlig var foretatt motorskifte av ikke-autorisert personell.
- b) Flygeren var innehaver av foreskrevne sertifikater og han antas å ha vært i god fysisk og psykisk form før ulykkesturen.
- c) Værforholdene på Ørland var i det aktuelle tidsrommet skiftende, men forholdene før, under og en tid etter avgang var bedre enn minimumsgrensen for VFR-flyging.

2.2.2 Ulykkens årsak

2.2.2.1 Ulykkens årsak er ukjent.

Oslo, den 09 FEB, 1978


K.F. Honningsvåg


S. T. Skaara


A. Øverkil