

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 13/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 22.05.96

---

Luftfartøy  
-type og reg.: Piper PA-19-90, Super Cub, LN-ACG  
-fabr. år: 1953  
-motor: Continental C-90-8F  
Dato og tidspunkt: 27. januar 1996  
Hendelsessted: Myklevann i Buskerud  
Type hendelse: Alvorlig luftfarts hendelse, landing i dyp snø med hjulunderstell  
Type flyging: Privat (klubb)  
Værforhold: Svak vind, CAVOK, temp. -7/-11°C, QNH 1034  
Flygeforhold: VMC i dagslys, solen i ryggen  
Reiseplan: Ingen  
Antall ombord: 2  
Personskader: Ingen  
Skader på luftfartøy: Bøyd propellerblad, bøyd rør i skrog  
Andre skader: Ingen  
Fartøysjefen  
-alder: 50 år  
-sertifikat: Privatflygersertifikat kl A  
-flygererfaring: Sertifikat utstedt 1984, totaltid 555 timer, siste 90 dager 5:45, totaltid på flytypen 79:40, hvorav 3:40 siste 90 dager.  
Informasjonskilder: Havarirapport på skjema NE 382, rapport med bilag fra fartøysjefen og rapport fra avhør ved Kongsberg lensmannskontor.

---

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

I avhør ved Kongsberg lensmannskontor dagen etter landingen på Myklevann, syd for Skrimfjellene, forklarte fartøysjefen at en av intensjonene med flyturen var å lande på Myklevann. Det hadde han gjort én gang tidligere, i januar 1993. Før start fra Skien lufthavn Geiteryggen forhørte han seg om forholdene på vannet hos andre medlemmer av flyklubben. Han fikk da vite at et annet fly hadde landet der helgen før og at det hadde gått greit. Tatt i betraktning hvor mye snø som var falt i området i løpet av uken, skulle det

ifølge fartøysjefen, ikke være noe i veien for å foreta en landing på Myklevann. Om dette var fartøysjefens vurdering, eller en uttalelse fra de rådspurte, er ikke forklart i rapporten.

I sin rapport på havariskjema NE 382 har fartøysjefen forklart at han overfløy den delen av vannet han hadde til hensikt å land på, to ganger i ca. 100 - 200 ft høyde. Fra dyrespor i sneen bedømte fartøysjefen at landing kunne skje uten problemer.

Fartøysjefen har forklart at utrullingene etter landing gikk helt normalt inntil farten ble redusert i siste fase. Sneen bar fint og begge de ombordværende regnet med at forholdene var fine, uten fare for at flyet skulle tippe. Da imidlertid farten minsket, tippet flyet plutselig på nesen, slik at propellen slo ned i sneen. Da flyet stoppet, falt det selv umiddelbart ned igjen på halehjulet. Skadene som ble påført flyet, var et noe bøyd propellblad og noen rynker i skroget i bakkant av cockpitvindue. Snedybden ble dagen etter målt/vurdert til ca. 20 cm, og besto av et ca. 6 cm tykt lag med puddersne på toppen av et skarelag med hardpakket sne under. Fartøysjefen mener at årsaken til at flyet tippet mot slutten av utrullingene, var at hjulene slo gjennom skarelaget. I begynnelsen av utrullingene viste sporene at hjulene hadde gått oppå skarelaget. Sporenes lengde ble målt (skrittet opp) til ca. 85 m.

(Flyet ble påmontert en annen propeller og skiunderstell og fløy ut et par dager senere.)

Passasjeren, også med erfaring som privatflyger, er avhørt av Kongsberg lensmannskontor. Han visste før avgang ikke at det var planlagt landing på Myklevann. Forøvrig sammenfaller hans forklaring godt med fartøysjefens. Han hadde et øyeblikk under utrullingene hatt den tanken at han ville si til fartøysjefen at de burde avbryte landingen og gå opp igjen, men pga. kommunikasjonsproblemer med fartøysjefen, ble det med tanken.

Kongsberg lensmannskontor rykket ut til havaristedet om kvelden og fortok oppmåling og fotografering av flyet. Lensmannsbetjentens beskrivelse av sneforholdene overenstemmer med fartøysjefens.

Hverken fartøysjefens rapport eller forklaringen til politiet inneholder noe om det var innhentet tillatelse til landing på Myklevann, eller hvorvidt slik tillatelse var nødvendig.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Hendelsesforløpet viser her at forberedelsene til denne landingen på fremmed plass ikke har vært gode nok. Det var flere dager siden de flygerne fartøysjefen rådførte seg med, hadde vært på det planlagte landingstedet, og det hadde vært snøfall etterpå. Annenhånds opplysninger om at "det hadde vært greit å lande" på angjeldende is- og snelagte vann en uke tidligere er etter HSLs vurdering et alt for dårlig grunnlag til å kunne kalles forberedelser. 20 cm sne, med forskjellig konsistens, gir for dårlige betingelser for landing uten skiunderstell. Landingsfeltet burde på forhånd vært besiktiget av en flykyndig og eventuelt merket opp med kontrastmateriale for å gjøre sikker høydebedømmelse lettere ved utflating for landing.