

# BULLETIN

## HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN  
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55  
Telefax: 67 12 53 33

BUL 15/93  
Avgitt: 19. november 1993

---

Dato og tidspunkt: 24. juli 1993, Kl 1415 lokal tid.  
Type flyging: Privat.  
Flytype: Cessna 140.  
Registrering: LN-ALO.  
Hendelsessted: Folgerøyhamn, Bømlo.  
Type hendelse: Kollisjon med kraftspenn.  
Værforhold: Vind NV/08, sikt 10 km, skyer 4/8, skybase 2 000 FT.  
Flygeforhold: VMC.  
Lysforhold: Dagslys/motlys.  
Fartøysjefen: Mann 36 år. Innehaver av privatflygersertifikat nr 4282. Sertifikatets gyldighet utløp 21. november 1992, og det var således ikke gyldig på tidspunktet for hendelsen. Total flygetid en-motors fly 264 timer, siste 90 dager 25 timer, siste 30 dager 12 timer, siste tur 0:30 timer med en landing, 35 landinger siste 90 dager.  
Luftfartøyet: Total gangtid 2850 timer, gangtid siden siste overhaling 25 timer.

---

Bulletinen er basert på fartøysjefens rapporter samt HSL's egne undersøkelser.

Fartøysjefen på det involverte luftfartøyet har innrapportert hendelsen til HSL på fastsatte skjema, "Rapport om uregelmessigheter i luftfartsforhold" og "Rapport over havari og uhell". Rapportene er datert henholdsvis 24. juli og 17. august 1993. Den 30. september 1993 mottok HSL et udatert brev fra fartøysjefen hvori vesentlige forhold i de to ovenfornevnte rapporter er korrigert.

Kraftspennet som flyet kolliderte med, går over sundet mellom Folgerøyhamn og Folgerøyholmen. Spennet består av 3 strømførende aluminiumledninger med stålkjerne. Hver ledning har et tverrsnitt på 8,7 millimeter og en bruddlast på 1 400 kilo. Spennets høyde over det underliggende terreng varierer fra ca 14 til ca 38 meter. Spennets høyde over sjøen omlag midt i sundet hvor kollisjonen fant sted, er ca 30 meter.

### HENDELSFORLØP

Av fartøysjefens rapporter datert henholdsvis 24. juli og 17. august 1993, framgår det bl.a. at han var alene ombord i flyet på en tur i

---

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

området ved Folgerøyhamn for å ta bilder av huset til en kollega. Han fløy i ca 300 FT og svingte mot sør (venstre) og gikk så ned i 200 FT for å ta bilde av huset. Deretter svingte han til høyre og satte flyet i stigning for å fly ut av området. Fartøsjefen oppdaget da et 220 V kraftspenn i samme høyde ca 30-50 meter foran flyet. Han trakk flyet opp for å komme klar av spennet, men den øverste ledningen gikk ikke klar og huket seg til hovedunderstellet på flyet. Kabelen røk av og han la flyet i en stigende sving for å fly ut i Stokksundet. Han kretset deretter over området og sjekket visuelt gjennom vinduet om det var skader på hovedunderstellet. Han konstaterte at det ikke var synlige skader og returnerte umiddelbart for landing på Sørstokken flyplass. Han kontaktet deretter angjeldende elektrisitetsverk og Bømlo lensmannskontor. Flyet ble grundig undersøkt etter landing. Ingen skader ble funnet bortsett fra malingsslitasje på venstre hovedlegg etter kraftledningen. Fartøysjefen gir i rapportene uttrykk for at han fløy under tillatt minstehøyde.

Etter en forutgående telefonhenvendelse fra fartøysjefen, mottok HSL den 30. september 1993 et brev fra ham. Brevet tilkjenner at han på vesentlige punkter går fra sine tidligere forklaringer i de opprinnelige rapportene. Han forklarer i brevet at fotograferingen av huset til kollegaen bare er oppspinn fra hans side. Det som egentlig skjedde var at han fløy en lokal tur i området. Han gjorde to 360° runder over huset til kollegaen og flygingen foregikk over gjeldende minstehøyder. Etter dette skulle han returnere til flyplassen og satte flyet i en slakk svingende "dive" ut i sundet hvor kraftspennet er. Han så ikke spennet før det var 25-50 meter foran flyet. Han prøvde å få trukket flyet over spennet, men den øverste ledningen huket seg i hovedunderstellet og røk av. I brevet er den videre beskrivelse av hendelsesforløpet stort sett som i de opprinnelige rapportene.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL konstaterer at fartøysjefen har avgitt forklaringer som vesentlig avviker fra hverandre. Kommisjonen mangler imidlertid grunnlaget for å bedømme hva som er korrekt i forklaringene. Det kan imidlertid fastslås at fartøysjefen, idet han kolliderte med kraftspennet, underskred gjeldende minstehøyder betydelig. Det må påpekes at fartøysjefen ikke var i besittelse av gyldig luftfartssertifikat. Sertifikatets gyldighet utløp den 21. november 1992. Ifølge Luftfartsverket fløy fartøysjefen også uten gyldig sertifikat i en 6-månedersperiode i 1990/91. Fartøysjefen fikk da en advarsel av Luftfartsverket.

Fartøysjefen som også er eier av flyet, har opplyst at han etter hendelsen selv foretok en undersøkelse av flyet, uten at skader ble funnet. Den 10. august ble innfestningen for understellet visuelt kontrollert av en flytekniker. Det ble ikke funnet synlige skader på flyet ved kontrollen. HSL mener at hverken fartøysjefen eller vedkommende flytekniker har tilstrekkelige forutsetninger til å bedømme om flyet hadde vært utsatt for påkjenninger som materiellet ikke er konstruert for. Flyets eier burde i henhold til BSL B 3-2, pkt 8.4.3, ha kontaktet godkjent vedlikeholdsinstans for kontroll av flyet. En slik kontroll ble ikke utført.

HSL's oppfatning er at fartøysjefen har lagt for dagen holdninger som ikke er forenelige med grunnleggende flysikkerhetsmessige krav.

## TILRÅDNINGER

Luftfartsverket bør vurdere fartøysjefens egnethet som flyger.