

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR CIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 43/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 13. desember 1995

Luftfartøy

-type og reg.: Reims Aviation F-172M, LN-DAV
-fabr. år: 1976
-motor: Lycoming O-320
Dato og tidspunkt: 17. juni 1995, kl. 1445
Hendelsessted: Susendal, Nordland
Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, kollisjon med tre
Type flyging: Klubb
Værforhold: Vind: Variabel 5 -10 kt ved bakkenivå, 190° 10 kt i 5 000 ft og 200° 15 kt i 10 00 ft. Sikt: + 10 km. Skyer: Brutt skydekke i 6 000 ft. Temperatur: +10°C
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: Ingen
Antall ombord: 3
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Små bulker i forkant av venstre vinge
Andre skader: Ingen
Fartøysjefen
-alder: 37 år
-sertifikat: Privatflygersertifikat kl. A
-flygererfaring: Totalt 489 timer, hvorav 440 timer på typen
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, samtale med fartøysjefen, samt egne undersøkelser.

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

HENDESESFORLØP

Ifølge fartøysjefens rapport skulle han slippe noen små pakker med sjokolade til et gebursdagsselskap. Pakkene skulle slippes på to steder. Sammen med to passasjerer tok fartøysjefen av fra flyplassen på Hattfjelldal og fløy opp til den første slipp-plassen. Han fløy oppover Susendalen i en høyde av 2 000 - 2 500 ft. Nevneverdig turbulens eller andre uregelmessigheter ble ikke registrert på turen, som varte i 10 - 15 minutter. Fartøysjefen bestemte seg for å slippe lengst oppe i dalen først, og pakken ble kastet ut uten at noe unormalt skjedde. Neste slipp skulle skje ved Solhaug, og innflygingen ble påbegynt i en

nordøstlig kurs i 2 000 ft (QNH). Ifølge fartøysjefen ble 10° flaps og 70 kt benyttet under innflygingen. Da flyet nærmet seg slipp-plassen åpnet fartøysjefen vinduet og ba passasjeren om å holde seg klar til å kaste ut pakken. Fartøysjefen merket samtidig at han raskt mistet høyde, og gav derfor på full motorkraft. Pakken ble kastet over slipp-plassen, men da var flyet kommet så lavt at det traff toppen på et ospetre som var anslagsvis 15-18 meter høyt. Fartøysjefen skriver i sin rapport at han ikke så de øverste greinene, men at han sannsynligvis kunne ha løftet flyet over disse. Han valgte imidlertid å være sikker på at han hadde tilstrekkelig flygefart. Etter landing i Hattfjelldal ble det konstatert grønske på venstre vinge og vingestag. Venstre vinge hadde også små bulker i forkant. Fartøysjefen skriver i sin rapport at han mente at hendelsen skyldtes for dårlig planlegging av slippet kombinert med sterke fallvinder i slippområdet.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL har bedt Det norske meteorologiske institutt (DNMI) om å gi en vurdering av vær-situasjonen i området på det aktuelle tidsrommet med tanke på eventuelle fallvinder. DNMI vurderer mulighetene for fallvinder fra fjellbølger som små så lenge vindhastigheten over fjelltoppene er under 25 kt. De omkringliggende fjelltoppene ved Susendal går opp i 4 300 - 4 600 ft. DNMI mener imidlertid at konveksjon kan ha oppstått som følge av soloppvarming på bakken med stigende luft langs fjellsider, og at dette kan gi nedsynkende luft midt i dalen. DNMI ser heller ikke bort fra at et byggeværsområde med til dels torden kan ha påvirket området. I en samtale med fartøysjefen indikerte han overfor HSL at det ikke var sol eller byggevær i området da hendelsen skjedde. For å fly lovlig må flyet holde en minimumshøyde på 150 meter over terrenget. Fartøysjefen har forklart til HSL at han planla ikke å bryte denne minsthøyden, men at høydevurderingen ble basert på skjønn. HSL mener på bakgrunn av dette at det er lite sannsynlig at de meteorologiske forholdene den aktuelle dagen skulle føre til at flyet fikk et høydetap på 150 meter under innflygingen samtidig med at full motor tidvis ble benyttet. HSL ser det derfor som sannsynlig at fartøysjefen har vært under minsthøyden på 150 meter før flyet fikk øket gjenomsyning og traff ospetreet som sto midt i dalen ca. 1 230 ft over havet.

BSL F 1-3, pkt. 3.1.5. omtaler "Nedkasting av ting", og sier at "Ting som kan forårsake skade eller ulempe ikke skal kastes, slippes eller spredes fra luftfartøy under flyging". Denne bestemmelsen gir etter kommisjonens mening rom for tolkninger da størrelsen og tyngden av feks. en sjokoladepakke avgjør om de kan være til skade eller ulempe.

Hendelsen skjedde 17. juni 1995, men HSL mottok ikke "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" fra fartøysjefen før 11. september 1995.