

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 07/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 21. februar 1996

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna U206B med flottører, LN-IKM
-fabr. år: 1967
-motor: Continental IO-520 F

Dato og tidspunkt: 21. oktober 1995 kl. 1402

Hendelsessted: I Lågen nord for Kongsberg

Type hendelse: Luftfartsulykke, kollisjon med ledningsspenn under avgang

Type flyging: Privat

Værforhold: Svak norlig vind, CAVOK, temperatur: +15°C,
QNH: 1015 hPa

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 3

Personskader: En alvorlig skadet, en lettere skadet og en uskadet

Skader på luftfartøy: Totalskade

Andre skader: Skade på strømledning

Fartøysjefen

-alder: 30 år

-sertifikat: Privatflygersertifikat kl. A

-flygererfaring: Totalt 178:05 timer, hvorav ca. 40 timer på enmotors sjøfly

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, samtale med fartøysjef samt opplysninger gitt av politiet

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Ifølge fartøysjefen skulle flyet flyges fra Kongsberg til Notodden for vinteropplag. Det hadde i en periode vært problemer med å benytte den normale avgangsplassen i elven pga. klager over støy. Fartøysjefen ønsket derfor å ta av lengere nord i elven for å bringe på det rene om dette området kunne brukes som alternativt startsted. Ifølge fartøysjefens rapport hadde han inspisert området på forhånd og konstatert at det gikk en kraftlinje merket med gule ballonger over elven ca. midt på startstrekningen. Han hadde videre sett at det gikk et umerket ledningsspenn et stykke nord for det merkede spennet.

Flyet ble klargjort for avgang mens det lå fortøyd ved brygga. Det ble varmkjørt på takse-
turen oppover Lågen, og motorprøve ble foretatt. Avgangen nordover ble påbegynt med
15° - 20° flaps. Flyet kom opp på steppet etter ca. 50 meter, deretter ble motoreffekten
redusert slik at flyet ikke skulle gå i luften før den merkede kraftlinjen var passert. Ifølge
fartøysjefen gav han deretter full motor og løftet flyet ut av elven. Han trodde på dette
tidspunktet at han også hadde passert det umerkede ledningsspennet. Under avgangen
kom solen inn skrått ca. 30° fra venstre slik at terrenget vest for elven ble liggende i
skygge. I en høyde av ca. 10 meter traff flyet et ledningsspenn bestående av tre ledninger,
og havarerte i Lågen. Kabinen på flyet ble liggende under vann, men alle tre kom seg ut
av flyet bl.a. ved å sparke ut et vindu. Passasjeren som satt bak i flyet greide ikke å sparke
ut sidevinduet ved første forsøk, men lyktes med dette etter at han hadde revet ut lettveg-
gen bak i kabinen og funnet noe luft der. Alle tre berget seg ved egen hjelp opp på de
delene av flyet som ble liggende over vann. Vitner som hadde observert hendelsen sørget
for at to båter ble sendt ut til havaristedet og havaristene ble hentet til land.

Fartøysjefen skriver i sin rapport at han først i etterhånd ble klar over at avstanden mellom
den merkede kraftlinjen og det umerkede ledningsspennet var hele 150 - 200 meter. Han
skriver videre i sin rapport at en medvirkende årsak til at han ikke fikk øye på ledningene
var at de lå i skyggen mot mørkt terreng. Passasjeren som satt bak i flyet sier i sin for-
klaring til politiet at han så ledningene, men han antok at flygeren var oppmerksom på de
og at flyet så vidt ville passere over.

Flyet ble totalvrak etter sammenstøtet med ledningsspennet og det påfølgende anslaget
mot elven. Bl.a. ble høyre vinge og flottør totalt deformert, motoren slått av og døren på
høyre side blokkert. Fartøysjefen fikk skader i ansiktet etter å ha slått hodet inn i instru-
mentpanelet. Dette mente han kom av at han hadde spent skuldersonene løst for på den
måten å kunne operere flyets vannror. Dette er et kjent problem ved betjeningen av
vannror på flere typer sjøfly, og fartøysjefen mente at dette hadde vært bedre hvis flyet
hadde hatt rullebelter.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL mener at ulykken skyldtes utilstrekkelig planlegging av avgangen fra fartøysjefens
side. Fartøysjefen tok av i et område som ble krysset av ledningsspenn uten at den eksakte
plasseringen på disse ble klarlagt. Ulykken understreker viktigheten av å vite hvor led-
ningsspenn befinner seg da det kan være så godt som umulig å oppdage disse fra luften.

På bakgrunn av flyets skadebilde, og det forhold at flyet ble liggende delvis under vann,
mener HSL at det bare var en tilfeldighet som førte til at ikke langt alvorligere person-
skader oppstod.