

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 44/94

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 25. oktober 1994

---

#### Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna 180 H sjøfly, LN-KCF
-fabr. år:	1968
-motor:	Continental 0470 R
Radiokallesignal:	LN-KCF
Dato og tidspunkt:	14. juni 1994 kl. 1740
Hendelsessted:	Seikilen, Tromøy
Type hendelse:	Kollisjon med kraftledning under landing på vannet
Type flyging:	VFR privatflyging
Værforhold:	Vind 310° 22 KT, sikt mer enn 10 km, skybase 3 400 FT, temperatur 16°
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	2
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Propell, venstre vingestag, diverse småskader
Andre skader:	Skader på kraftledning
Fartøysjefen	
-alder:	21
-sertifikat:	Amerikansk trafikkflygersertifikat og instrumentbevis, privatrettigheter en-motors sjøfly
-flygererfaring:	Total flygetid 445 timer, derav 99 timer en-motors sjøfly
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport, HSLs egne undersøkelser

---

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

#### HENDELSESFORLØP

Ifølge fartøysjefens rapport fløy han inn Tromøysund for å foreta en landing på sjøen. Han beregnet vinden til å komme fra ca 320°, med en styrke av ca 20 KT. På grunn av vindens relativt høye styrke, anså han det som viktig å lande så rett inn i vinden som mulig. Han sirklet derfor over Tromøysund for å vurdere de ulike landingsplasser. Han forflyttet seg etterhvert over til Seikilen for å vurdere en landing der. Da han verken observerte grunner, båter, luftspenn, bøyer eller lignende vurderte han at under de rådende vindforhold var Seikilen den best egnede landingsplass.



Fartøysjefen forberedte seg for landing med en full landingsrunde. Han holdt 85 mph fart på finale med 30° flaps, da han traff et kraftspenn som var strukket over kilen.. Verken fartøysjefen eller passasjerene observerte kraftledningene før de traff dem. Fartøysjefen skjønnte med en gang hva som hadde skjedd, og reduserte motorkraften til tomgang av frykt for eventuelle vibrasjoner eller separasjon av propellbladene. Han utførte så en normal landing uten motor. Etter hendelsen fortøyde fartøysjefen flyet ved basen, og tok kontakt med Arendal politikammer og Kjevik kontrolltårn.

Etter hendelsen var fartøysjefen nede og inspiserte området i Seikilen. Han sier i sin rapport at vaierne flyet kolliderte med besto av tre parallelle 9 mm tykke kobbervaiere. Spennets høyde var 16,5 m over vannflaten. Det var relativt tett skog i området og mastene som førte spennet fram, var alle ca 2 m under tretopp høyde. Mastene var derfor godt skjult av den omkringliggende skogen, og på den ene siden sto den første masten ca 150 m fra vannkanten. Selve vaierne var grønnfarget pga. oksydering, og var derfor også godt kamuflert.

Etter hendelsen sendte fartøysjefen en skriftlig rapport om hendelsesforløpet til Luftfartsverket. Han ble bedt om å sende inn skjema "Rapport om luftfartsulykke/hendelse" til HSL, denne ble først mottatt 6. september 1994.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

BSL D 1-2 pkt.3 sier bl.a. at fartøysjefen må ikke bruke flyplass (ethvert område der luftfartøy starter og lander, herunder vannflate) med mindre han har forvisset seg om at dimensjonene, hinderfriheten og overflatebeskaffenheten samt plassens utstyr og hjelpemidler er slike at flygingen under hensyntagen til luftfartøyets ytelser og utrustning kan foregå på en betryggende måte.

En av fordelene med sjøfly er den handlefrihet de gir i valg av landingsplass, som gjør det mulig å operere i områder som ellers ville ha vært utilgjengelig for slik trafikk. Med en slik mulighet følger det en operativ risiko, ved at fartøysjefen må velge et landingssted som ikke er spesielt tilrettelagt og beregnet for landinger og avganger med luftfartøy. Fartøysjefen vil måtte rekognosere området fra luften før landing, noe som nødvendigvis ikke kan bli så grundig som en inspeksjon utført fra bakken.

Fartøysjefen har i sin rapport beskrevet den inspeksjon han foretok fra luften. HSL har ikke selv sett stedet, og har ikke grunnlag for å bedømme at fartøysjefen under de daværende forhold burde ha sett kraftspennet. Landingen ble foretatt i nærheten av flyets base, og HSL mener at dersom fartøysjefen på forhånd hadde sett seg ut alternative landingsplasser i området rundt basen, kunne denne hendelsen ha vært unngått. Det er også verdt å merke seg at i et bebygget område er sjansen større for at det er lagt ut ledningsnett av mindre dimensjoner til de enkelte husstander, og som kan være vanskelige å oppdage fra luften.

3

BSL D 1-3 , pkt 4.2, sier bl.a. at skriftlig rapport om luftfartsulykke samt alvorlig luftfartshendelse skal sendes innen 48 timer på skjema NE-382 "Rapport over luftfartsulykker og -hendelser" til Havarikommisjonen for Sivil Luftfart. Det tok 84 dager fra hendelsen fant sted til HSL mottok rapporten. En slik sen rapportering kan føre til at det kan bli vanskeligere å finne årsaksfaktorene til en ulykke eller hendelse, noe som vil virke negativt inn på flysikkerheten.

## **TILRÅDINGER**

Ingen.