

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE NÆR STJERNEVANN
DEN 3. MAI 1986 MED SOCATA RALLYE TB9 TAMPICO
LN-KLN



FLYHAVARIKOMMISJONEN

Samferdselsdepartementet

Flyhavarikommisjonen avgir herved rapport om undersøkelsen etter at Socata Rallye TB9 Tampico LN-KLN havarerte nær Stjernevann den 3. mai 1986. Jeg slutter meg til rapporten.

Fornebu, den 2. desember 1986

Wilhelm Mohr

Formann i Flyhavarikommisjonen

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE

KOMMISSJONENS SAMMENSETNING: Flykaptain Hallvard Vikholt, formann
Politimester Arnstein Øverkil, medlem

LUFTFARTØYET: Socata Rallye TB9 Tampico
REGISTRERING: LN-KLN
EIER: Vadsø Flyklubb
BRUKER: Vadsø Flyklubb

BESETNING: 1 flyger
PASSASJERER: 1
HAVARISTED: Stjernevann (nordre) 7057N 02801Ø
DATO OG TIDSPUNKT: 3. mai 1986 ca kl 1315 (lokal tid)

SAMMENDRAG: Flygeren, sammen med en passasjer var på en fornøylesflyging uten noe bestemt mål. På Stjernevann (nordre), omlag 10 km sydøst for Mehamn ble det foretatt overflyging av noen isfiskere. Under denne manøvreringen gikk flyet så lavt at det tok ned i snøen og havarerte. Fartøysjefen ble så sterkt skadet at han døde omlag 20 minutter etter havariet, mens passasjereren bare ble lettere skadet.

1.1 HENDELSESFORLØP:

Se side 1

1.2 PERSONSKADE:

1 omkommet
1 lettere skadet

1.3 SKADE LUFTFARTØY:

Total

1.4 ANDRE SKADER:

Ingen

1.5 BESETNINGEN: Fartøysjefen var innehaver av privatflygersertifikat (A-sertifikat) gjeldende for 1-motors landfly inntil 5 700 kg. Sertifikatet var utstedt 31. januar 1985 og sist fornyet 1. august 1985 med gyldighet til 19. juni 1986. Sertifikatet ble utstedt etter å ha avlagt to fornyede prøver i lover og bestemmelser og etter en praktisk flygeprøve med middels resultat. Fartøysjefens flygetidsbok har ikke vært tilgjengelig og de angitte flygetider er derfor usikre.

FLYTID	24 TIMER	30 DAGER	90 DAGER	TOTALT
ALLE TYPER	1:05	4:30	4:30	77:30
DENNE TYPE	1:05	4:30	4:30	77:30

1.6 LUFTFARTØYET:

LN-KLN hadde gyldig luftdyktighetsbevis. Flyet er bygget i 1981 og hadde serienr 234. Total gangtid 1022 timer, gangtid siden overhaling 26 timer. Motortype Lycoming O-320 D1A, serienr L-11862-39 A, total gangtid og gangtid siden overhaling (ny) 1022 timer. Propelltype Hartzell HC C2YL-18F, serienr AX 540, gangtid som for motor. Vekt og balanse innenfor gitte begrensninger. Drivstoff på havaritidspunktet ca 145 liter (ca 4 timer).

1.7 VÆRET: Metar Mehamn kl 1240 (lokal tid): Vind 150⁰/08 KT, sikt mer enn 10 km, 2 SC 4000 FT, temp. +2⁰C, duggpunkt +8⁰C, QNH 1022 MB. Vitner på havaristedet har gitt følgende beskrivelse av værforholdene. Været var strålende, knallblå himmel og skarp sol. Ubetydelig vind uten antydning til snøfokk. Flyet hadde kurs mot sola da ulykken inntraff.

1.8 NAVIGASJONSHJELPEMIDLER:

Ikke relevant

1.9 RADIOSAMBAND:

Ikke relevant

1.10 FLYPLASS OG HJELPEMIDLER:

Ikke relevant

1.11 FLYREGISTRATOR:

Ikke påbudt

1.12 HAVARISTED OG FLYVRAK:

Se side 2

1.13 MEDISINSKE FORHOLD:

Se side 4

1.14 BRANN:

Ingen

1.15 OVERLEVELSESMULIGHETER:

Se side 4

1.16 SPESIELLE UNDERSØKELSER:

Ingen

1.17 ANDRE OPPLYSNINGER:

Ingen

2. ANALYSE:

Se side 5

3. KONKLUSJONER:

Arsaken til havariet antas å være feilbedømming av flygehøyde under uautorisert lavflyging

4. TILRÅDNINGER:

Luftfartsverket bør informere om viktigheten av riktig anvendelse av sikkerhetsseiler i småfly

5. BILAG:

Ingen

1.1. Hendelsesforløpet

Den forulykkede flygeren hadde tidligere på dagen fløyet LN-KLN fra Vadsø til Mehamn sammen med en annen privatflyger. Turen varte 3/4 time og ble gjennomført uten vanskeligheter av noe slag. Den forulykkede var ikke fartøysjef på denne turen.

I Mehamn overtok den forulykkede flygeren som fartøysjef, og her ble en flyinteressert bekjent av han med som passasjer. Det ble innlevert reiseplan for lokal VFR-flyging uten at det på forhånd var nærmere bestemt hvor flygingen skulle foregå.

Flyet tok av på bane 18 kl. 1245 og steg rett fram til anslått høyde ca 300 FT. Deretter gjorde flyet en krapp 180° venstresving og kom tilbake i retning mot kontrolltårnet. Flyet passerte lavt på vestsiden av tårnet, hvorefter det fløy i 1-2 meters høyde langs bane 36. Da flyet passerte terskelen til bane 18 ble det påbegynt en markert høyresving med påfølgende stiging i retning nordøst. Flyet fortsatte utover Mehamnfjorden og steg til ca 4000 FT. Etter noen minutters flyging ble det satt kurs østover og fartøysjefen meldte kl. 1304 til Mehamn AFIS at han satte kurs for Langevannet. Hensikten var at de skulle ta en titt på et hytteområde der, hvor blandt andre noen slektninger av passasjereren hadde hytte. Fartøysjefen foretok en rask nedstigning og overfløy Langevannet i anslagsvis 50 meters høyde eller muligens noe lavere. Det var ingen personer å se ved hyttene og fartøysjefen fløy så til sørenden av nevnte vann. Herfra fortsatte de videre i lav høyde i østlig og senere nordøstlig retning over Stjernevann(søndre) til Stjernevann(nordre). I en bukt på østsiden av dette vannet fikk de øye på noen isfiskere. Fartøysjefen tok da flyet ned i meget lav høyde og overfløy isfiskerne fra øst

mot vest. Høyden over isfiskerne er anslått til 3-4 meter. Fartøysjefen svingte deretter mot venstre, fløy bak et høydedrag og kom så meget lavt over høydekammen og nedover langs det skrånende terrenget. Igjen ble isfiskerne overfløyet, denne gang fra nordøst mot sørvest. Høyden idet flyet passerte isfiskerne er igjen anslått til 3-4 meter. En av isfiskerne fant situasjonen så truende at vedkommende kastet seg ned i redsel for å bli truffet av flyet. Det ble observert at flygeren ved passering av isfiskerne hadde blikket rettet ut til venstre side mot personene på bakken. Flyet fortsatte å gå ned og kolliderte med det is- og snødekte vannet ca 60-70 meter lenger framme. Flyet tok bakken med understellet først, deretter tippet det forover og gikk kast i kast. Blandt annet rev vinger, understell og motor seg løs fra flykroppen og de enkelte deler kom til ro i et område ca 130-140 meter fra første anslagspunkt.

Isfiskerne kom raskt fram til vraket. Passasjereren tok seg ut ved egen hjelp, men fartøysjefen ble tatt ut av de tilstedekomne. Fartøysjefen var så sterkt skadet at han døde omlag 20 minutter senere. Passasjereren derimot, pådrog seg bare lettere skader.

1.12 Havaristed og flyvrak.

1.12.1 Havaristedet.

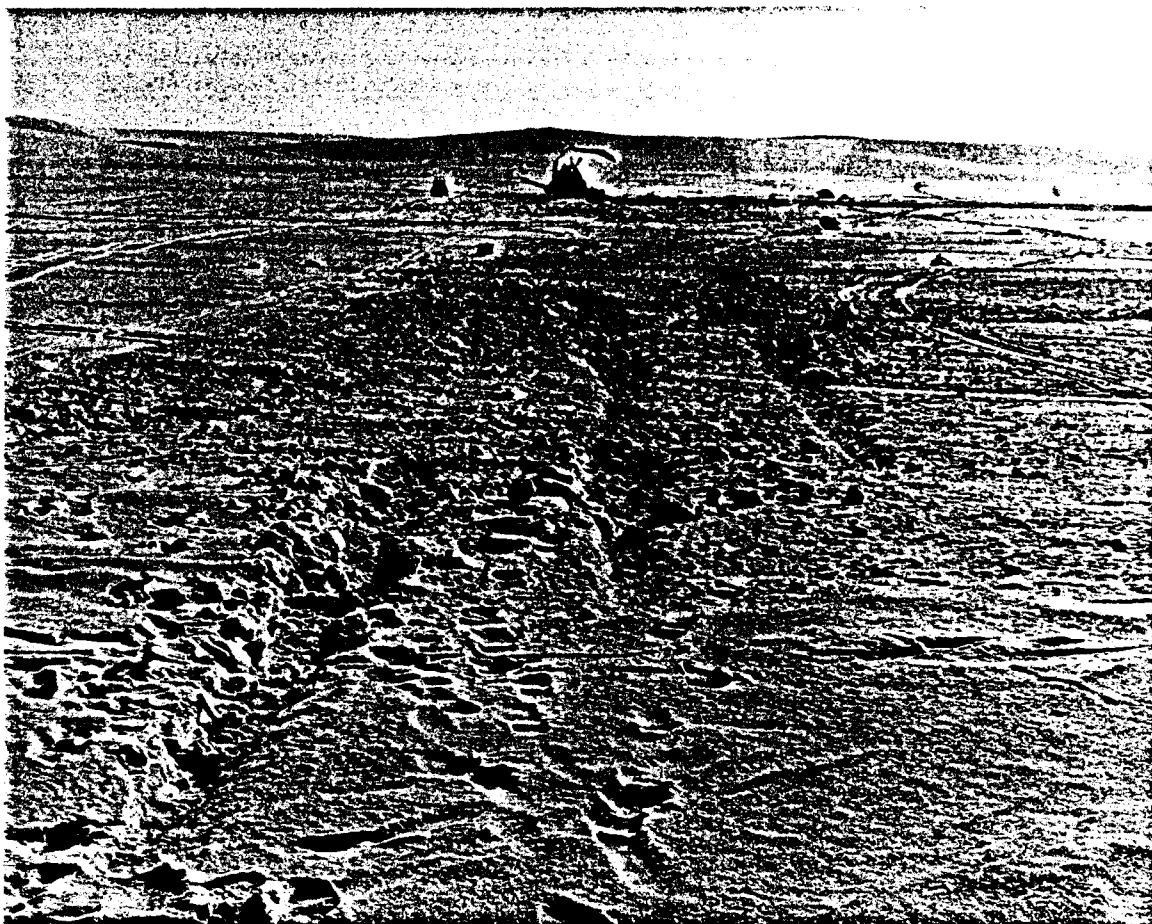
Havariområdet, Stjernevann(nordre), var islagt og dekket med ca 50 cm snø. Vannet ligger åpent til i terrenget 212 meter over havet. Terrenget rundt stiger slakt og høyeste punkt i nærmeste omegn er 291 m.o.h.

1.12.2 Flyvraket.

Fartøyet traff bakken med en svakt nedadgående bevegelse. Farten må antas å ha vært høy fordi flyet var satt i et

slakt stup ned mot isfiskerne med pådrag av motorkraft. Flyet traff snøen med understellet. Deretter tippet det forover og fortsatte kast i kast. Under disse bevegelsene ble blandt annet vingene, understell og motor revet av skroget. Flyskrogets og kabinens struktur var forholdsvis intakt. Det var en del deformasjoner særlig bakenfor akterskottet. Kabinglasset var knust og dørene delvis avrevet. Instrumentpanelet var også løsrevet. De enkelte vrakdeler lå relativt samlet omlag 130-140 meter fra flyets første anslagspunkt.

Utsagn fra passasjeren og fra isfiskerne tilkjenner at det ikke ble observert noe som helst som tilsier at det var tekniske problemer med fartøyet. Besiktigelse og undersøkelser av vraker bekrefter vitnenes observasjoner.



HAVARISTEDET

1.13 Medisinske forhold

Det ble foretatt obduksjon av fartøysjefen og resultatet av denne avdekket ingen sykdomstegn. Det ble ikke påvist alkohol eller kullos.

Fartøysjefen hadde i tidsrommet 20.april til 29.april 1986 vært innlagt og behandlet på sykehus for en infeksjon. Han ble utskrevet fra sykehuset i god kondisjon, men ble foreskrevet å fortsette med penicillinbehandling i ytterligere 5 dager. Resepten på angjeldende penicillintabelletter ble funnet på avdøde, og det kunne fastslås at tabellettene ikke var avhentet. Det beskrevne sykdomsforløp antas ikke å ha forringet fartøysjefens flymedisinske status på det tidspunktet havariet inntraff.

1.15 Overlevelsesmuligheter

Passasjeren overlevde havariet og han ble påført kun lettere skader. Fartøysjefen overlevde også selve havariet, med han døde omlag 20 minutter senere som følge av brudd på nakkevirvelsøylen og knusninger av ryggmargen i tilsvarende nivå.

Begge ombordværende brukte sikkerhetssele(3-punkt), og disse var intakte etter havariet. Passasjeren har forklart at han noen minutter før havariet strammet inn sin sikkerhetssele så mye han kunne. Dette ble gjort fordi han under avgangen hadde merket at den var slakk. Han mener at sikkerhetssele til fartøysjefen også var noe slakk.

På bakgrunn av skadebildet til de to, er det ikke usannsynlig at fartøysjefen kunne ha unngått sine fatale skader dersom hans sikkerhetssele hadde vært strammere.

2 ANALYSE

Angjeldende flyging ble iakttatt av flere personer som var plassert slik at de hadde gode observasjonsmuligheter. Avgangen fra Mehamn ble iakttatt fra kontrolltårnet, og flygingen ble betegnet som unormal og dristig. Det ble under avgangen foretatt meget krappe svinger i lav høyde og overflyging av plassen særdeles lavt, anslagsvis 1-2 meters høyde. Passasjeren har detaljert beskrevet flygingens forskjellige faser og det fremgår at fartøysjefen manøvrerte i meget lav høyde under store deler av flygingen. Isfiskerne som to ganger ble overfløyet av LN-KLN, har også beskrevet flygingen som meget lav, 3-4 meter over bakken, samt at flyet hadde stor hastighet.

Alle disse observasjonene tilkjennegir at flyturen i store deler ble gjennomført langt lavere enn tillatt minsthøyde. Flygingen vitner om liten respekt for gjeldende bestemmelser om minsthøyder samt forståelse av de farer uautorisert lavflyging kan innebære. Etter kommisjonens mening har det fra fartøysjefens side vært utvist en uaktsomhet som åpenbart innebar stor risiko for at flygingen kunne ende med havari. Den særdeles lave flygehøyden over store tildels ubrutte, snødekte flater og med skarpt sollys inn rett forfra, er en kombinasjon som erfaringsmessig innebærer store vanskeligheter med hensyn til sikker høydebedømmelse. At flygingen i denne lave høyden dessuten ble utført i umiddelbar nærhet av personer på bakken, innebar naturligvis også en stor fare for disse.

Bestemmelser forefinnes blandt annet for å avverge at det igangsettes eller utføres flyging som innebærer uakseptable faremomenter, og det er kommisjonens oppfatning at denne ulykken kunne ha vært avverget dersom bestemmelsene om minsthøyder var blitt fulgt. Så lenge de flysikkerhetsmessige bestemmelsene ikke iakttas og etterleves på

tilfredsstillende måte vil flyging kunne være forbundet med stor risiko.

3 HAVARIETS ÅRSÅK

Arsaken til havariet antas å være feilbedømming av flygehøyde under uautorisert lavflyging.

Fornebu, den 2. desember 1986


Hallvard Vikholt


Arnstein Øverkil