

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 39/94

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 21. oktober 1994

Luftfartøy

- type og reg.: Cessna 150, LN-NVK

- fabr. år: 1978

- motor: Lycoming O-235 L2C

Radiokallesignal: LN-NVK

Dato og tidspunkt: 24. mai 1994, kl. 1545 - 1645L

Hendelsessted: I området fra Astafjorden sydover mot Narvik.

Type hendelse: Flyging i dårlig vær som førte til igangsettelse av redningsaksjon.

Type flyging: Klubb

Værforhold: METAR Evenes kl. 1550 L

Vind: 160° 7 kt. Sikt: mer enn 10 km. Lett regn. Skyer: Spredt skydekke i 1 500 ft, brutt skydekke i 2 500 ft, Temp: 5°C, Duggpunkt: 3°C, QNH 1008 hPa

METAR Narvik kl. 1550 L

Vind: 330° 7 kt, Sikt: mer enn 10 km, Skyer: Spredt skydekke i 3 000 ft, brutt skydekke i 4 000 ft, Temp: 8°C, Duggpunkt: 3°C, QNH 1008 hPa

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen:

- alder: 72 år

- sertifikat: Privatflygersertifikat kl. A, landfly inntil 5 700 kg

- flygererfaring: 365 timer

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, rapport fra Luftfartsverkets region Ofoten, informasjon fra Tromsø, Bardufoss, Evenes og Narvik Lufthavn, samt samtale med fartøysjef.

HENDELSFORLØP

Fartøysjefen sier i sin rapport at han om morgenen før flyturen fra Narvik til Tromsø tok kontakt med værvarslingsstjenesten. Turen startet kl. 1000 med fulle drivstofftanker. Været underveis ble av fartøysjefen vurdert som godt, og etter en time landet han i Tromsø. Værtjenesten ble ikke kontaktet under bakkeoppholdet i Tromsø da flyværet ifølge fartøysjefen fortsatt var "av det beste", og flyet ble ikke tanket opp med drivstoff. Reiseplan ble ikke levert ved avgang kl. 1422 for turen tilbake til Narvik. På grunn av lavt skydekke ble Finnsnes passert i 550 ft uten muligheter til å få kontakt med Bardufoss. Kl. 1520 meldte fartøysjefen til flygelederen på Evenes at han befant seg ved utløpet av Gratangen, 20 NM nordøst for Evenes, i 1 200 ft høyde, og at han var i dårlig vær. Han opplyste videre at han ville forsøke å følge land mot Tjeldsundbrua, for å komme inn via Tjeldsundet og Evenes. Lav flyhøyde kombinert med høye fjellpartier skapte i den påfølgende perioden problemer for radiokommunikasjon og mulig radiopeiling. Kl. 1544 rapporterte fartøysjefen at han var usikker på sin posisjon, og kl. 1553 rapporterte han at han ikke visste hvor han var. I en periode assisterte BRA 276 som var under innflyging til Evenes. Fartøysjefen har i en telefonsamtale forklart at han i en periode sirklet i området ved Myrlandshaugen og at det der eksisterte en privat landingsbane som kunne benyttes.

En P-3 Orion fra Andøya ble kl. 1635 omdirigert for om mulig å assistere. Kl. 1637 rapporterte fartøysjefen på et utydelig samband at han hadde drivstoff for 30 minutter. Kl. 1645 kom det igjen sterke signaler fra LN-NVK slik at kontrolltårnet på Evenes fikk peilet flyet i retning Narvik. Fartøysjefen bekreftet da at han begynte å kjenne seg igjen, og landing blie foretatt på Narvik lufthavn, Framnes kl. 1648.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen har overfor kommisjonen forklart at han tidvis hadde hatt nødlandingsmuligheter i nærheten, og at han derfor ikke så på den inntrufne hendelsen som kritisk. HSL finner det likevel nødvendig å påpeke at flyet ved landing på Narvik lufthavn hadde vært i luften i 3:24 timer, og at det derfor normalt skulle være igjen drivstoff til under en halv times flyging. Videre hadde lufttrafikkstjenesten på Evenes med bakgrunn i radiokommunikasjonen med LN-NVK god grunn til å vurdere situasjonen som alvorlig. Dersom fartøysjefen hadde levert en reiseplan før avgang fra Tromsø, ville lufttrafikkstjenesten stått bedre rustet til å assistere i denne hendelsen. I BSL-D 3-1-4, under "Forberedelse og utførelse av flyging" står det at: " En flyging må ikke påbegynnes før fartøysjefen har gjort seg kjent med alle tilgjengelige meteorologiske opplysninger som er nødvendige for den påtenkte flyging." Hendelsen viser at været kan skifte så fort at det ikke er tilstrekkelig å vurdere værforholdene ut ifra egne observasjoner som f.eks. i dette tilfellet var fire timer gamle.

TILRÅDINGER

Ingen.