

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 04/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 13. januar 1995

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna C-150D, LN-TVO
-fabr. år: 1964
-motor: Rolls Royce O-200A
Dato og tidspunkt: 14. juli 1994 kl. 2103
Hendelsessted: Skavangen ved Einavatnet, Vestre Toten
Type hendelse: Luftfartsulykke, lavflyging
Type flyging: Privat
Værforhold: Vind: Sydlig 3-4 kt, Sikt: +10 km, Ingen skyer, Temperatur: ca 25°C, QNH 1018 hPa
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: Ingen
Antall ombord: 1
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Totalskadet
Andre skader: Mindre skader på hytte samt flere grantrær kappet i forskjellige høyder
Fartøysjefen
-alder: 45 år
-sertifikat: Privatflygersertifikat kl. A
-flygererfaring: 281 timer
Informasjonskilder: Samtaler med, og rapport fra fartøysjef. Opplysninger fra Vestre Toten lensmannskontor, samtaler med vitner samt egne undersøkelser

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

HENDESESFORLØP

Fartøysjefen tok av fra flyplassen på Reinsvoll ca. kl. 2050 for å kaste ned noen aviser til sin familie som for tiden var på deres hytte på Skavangen ved Einavatnet. Han hadde forut for avgangen tatt daglig inspeksjon på flyet uten å finne noe unormalt. Flyet veide ved avgangen ca. 620 kg med ca. 50 liter drivstoff ombord. Maksimal avgangsvekt for flytypen er 726 kg. Planen var å droppe avisene ut av flyets sidevindu, for så å returnere til Reinsvoll. Fartøysjefen sier i sin forklaring at han fløy ut over Einavatnet med en avlest høyde på 1 600 - 1 700 ft QNH, og at han først gjorde en

stor sving over hytta. Deretter gjorde han en ny sving til venstre som etablerte ham på en kurs på ca. 270° rett mot hytta. Fartøysjefen sier at han her hadde etablert flyet på en stabil innflyging med 1 900 - 2 000 RPM på motoren, 10° flaps og en flygefart på 60 MPH indikert. I venstresvingen ble han noe blendet av lav sol og sterk refleks fra vannet. Fartøysjefen sier videre at avisene ble droppet på rett tid uten problemer, samtidig merket han at flyet tok ned i de første trærne. Flyet traff flere ca. 17 meter høye grantrær, og mistet etter hvert farten slik at det falt ned på bakken inn mot hytteveggen til nabohytta 40 meter fra det første treet som ble truffet. Til sammen åtte trær ble kuttet, to av disse langt nede på stammen, og flyet fikk følgelig flere kraftige anslagsmerker i vinger og høyre understell. Det siste fallet ned mot bakken var relativt skånsomt slik at fartøysjefen uskadet kunne ta seg ut av flyet ved egen hjelp. Signaler fra flyets nødpeilesender ble registrert kl. 2103. Flyet ble stående på motoren lent inn til hytteveggen med halen "brettet" opp på hyttetaket. Hytta fikk mindre skader på taket og et vindu. Flyet rev også ned en ledning. Personer kom raskt til ulykkesstedet og flyet ble kort tid etter tømt for drivstoff av brannvesenet.

Det var flere vitner til ulykken, og disse bekreftet at flyet kom lavt inn mot hytteområdet. Et vitne som så flyet fra en båt på Einavatnet, forklarte at flyet kom lavt over vannet, og at høyden sank jevnt inn mot land. Vitnet sa at det var umulig å se om flyet ville komme over de første trærne uten å treffe toppene. Et annet vitne som så havariet, har i samtale med kommisjonen forklart at "et fly fløy eksepsjonelt lavt dagen før i det samme området".

Fartøysjefen sier i sin forklaring at han ikke registrerte tekniske problemer under flygingen, og at han derfor ikke tror det var årsak til ulykken. Han mener selv at en mulig forklaring på havariet kunne være blinding fra den lave solen, samt reflekser fra vannet kombinert med uoppmerksomhet ved droppingen av avisene. Han antyder også at throttlehåndtaket kunne ha skrudd seg noe tilbake hvis det ikke var ordentlig låst. Tekniske undersøkelser foretatt av HSL avdekket ingen feil ved flyet. Ett av propellbladene var bøyd framover og dette indikerer at motoren leverte effekt da den traff trærne. Begge høydemålerne ble funnet innstilt på 1018 hPa og viste riktig høyde i samsvar med dagens trykk. Det ble ikke funnet vann i flyets drivstoffanlegg.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Ifølge fartøysjefen etablerte han flyet i en høyde på 1 600 - 1 700 ft før han fløy inn over hytteområdet. Einavatnet ligger på 1 305 ft, og tretoppene rundt hytta nådde anslagsvis opp i 1 380 ft. Fartøysjefen hadde derfor i utgangspunktet en terrengklaring på 220 - 320 ft. Etter ulykken ble det foretatt målinger av høyden på flere grantrær i flyets trasé gjennom skogen. Høyden på uskadde trær og høyden på trær med avkappet topp indikerer at flyet traff med en vinkel på 5°, noe som ved 60 MPH tilsvarer et gjennomsynk på 450 ft pr. min. Antar en at flyet var stabilisert på innflygingen 800 meter før havariet i 1 600 - 1 700 ft ville det føre til at flyet traff tretoppene etter ca. 30 sekunders jevn gjennomsynking. Dette stemmer godt med vitneutsagn og fartøysjefens forklaring.

Ifølge fartøysjefens egen forklaring startet innflyging til avisdroppet i en høyde som var under den lovlige minstehøyden på 500 FT. Kommisjonen antar at fartøysjefen deretter stabiliserte flyet med et gjennomsynk på ca. 450 ft pr. min. uten at han ble oppmerksom på det. Dette kan skyldes de vanskelige lysforholdene og at oppmerksomheten ble ledet vekk fra selve flygingen under forberedelsene til å droppe aviser.

BSL F under 1-3 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". Det er kommisjonens mening at nedkasting av aviser kan bryte med denne bestemmelsen, men at den også kan gi rom for tolkninger.

TILRÅDINGER

Ingen.