

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE VED VEIUM I GRONG  
DEN 18. JUNI 1984 MED CESSNA 172H LN-VYA



# FLYHAVARIKOMMISJONEN

Samferdselsdepartementet

Flyhavarikommisjonen avgir herved rapport om undersøkelsen etter at Cessna 172H LN-VYA havarete ved Veium i Grong den 18. juni 1984.

Fornebu, den 8. februar 1985

Wilhelm Mohr

Formann i Flyhavarikommisjonen

# RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE

**KOMMISJONENS SAMMENSETNING:** Generaløytnant Wilhelm Mohr, formann  
Oberstøytnant Ansgar Anstorp, medlem  
Politiinspektør Arnstein Øverkil, medlem

**LUFTFARTØYET:** Cessna 172H

**REGISTRERING:** LN-VYA

**EIER:** Privat

**BRUKER:** Eierne

**BESETNING:** 1

**PASSASJERER:** 2

**HAVARISTED:** Veium v/Grong

**DATO OG TIDSPUNKT:** 18. juni 1984 ca kl 1800 L

**SAMMENDRAG:** Under returflyging Værnes - Grong med 2 passasjerer ombord utførte fartøysjefen uautorisert lavflyging og kolliderte med et for ham kjent kraftspenn over Namsen. Flyet falt i elven og alle ombord omkom.

<b>1.1 HENDELSFORLØP:</b> Se side 3	<b>1.2 PERSONSKADE:</b> 3 omkom	<b>1.3 SKADE LUFTFARTØY:</b> Total skadet	<b>1.4 ANDRE SKADER:</b> Kraftspenn ødelagt
----------------------------------------	------------------------------------	----------------------------------------------	------------------------------------------------

**1.5 BESETNINGEN:**

Fartøysjefen - 36 år -norsk - mann - innehadde privatflygersertifikat, gyldig til 20. mars 1986. Siste legeundersøkelse 17. februar 1984. Siste PFT-A utført og godkjent 21. mars 1984.

FLYTID	24 TIMER	30 DAGER	90 DAGER	TOTALT
ALLE TYPER	1:30	3:50	6:05	462:20
DENNE TYPE	1:30	3:50	4:35	382:15

**1.6 LUFTFARTØYET:**

LN-VYA hadde gyldig luftdyktighetsbevis. Type: Cessna 172H, serienummer 172-55170, bygget i 1966. Total gangtid 2998:10 timer. 49:20 timer påløpt siden siste 100 timers ettersyn. Motoren var en Lycoming O-360, serienummer L-10273-36A, gangtid siden overhaling 1569:40 timer. Propellen Hartzell HC-C2YK-18F, serienummer CH 2461. Vekt og balanse i orden. 95 l drivstoff fylt på Værnes 18. juni tilfredsstilte gjeldende krav, tilsammen 136 l brukbart drivstoff. ELT var montert og virket ved havariet.

**1.7 VÆRET:**

Vind 190<sup>0</sup>/6 knop, sikt 10 km, skyer 6 SC 2 500 fot, QNH 1015 mb, temperatur 14<sup>0</sup>C, duggpunkt 11<sup>0</sup>C

**1.8 NAVIGASJONSHJELPEMIDLER:**

Ikke relevant

**1.9 RADIOSAMBAND:**

Ikke relevant

**1.10 FLYPLASS OG HJELPEMIDLER:**

Ikke relevant

**1.11 FLYREGISTRATOR:**

Ikke påbudt  
Ikke montert

**1.12 HAVARISTED OG FLYVRAK:**

Se side 3 og 4

**1.13 MEDISINSKE FORHOLD:**

Ingen

**1.14 BRANN:**

Det oppstod ikke brann

**1.15 OVERLEVELSESMULIGHETER:**

Det var neppe mulig å overleve havariet

**1.16 SPESIELLE UNDERSØKELSER:**

Ingen

**1.17 ANDRE OPPLYSNINGER:**

Minimum tillatt høyde for flyging over bakken eller vannet uten spesiell tillatelse er 150 m bortsett fra avgang og landing

**2. ANALYSE:**

Se side 5

**3. KONKLUSJONER:**

Fartøysjefen utførte uautorisert lavflyging

**4. TILRÅDNINGER:**

Ingen

**5. BILAG:**

Ingen

## 1.1 Hendelsesforløpet

Fartøysjefen fløy en tur fra Bjørgan ved Grong til Værnes med 2 passasjerer ombord. En passasjer forlot flyet.

Etter et opphold med drivstoff-fylling forlot LN-VYA Værnes kl 1712 med en ny passasjer ombord for å fly tilbake til Bjørgan. På vei nordover rapporterte fartøysjefen til lufttrafikktenesten kl 1733 at de var over Leksdalsvatnet i 300 fot. Dette var siste radiokontakt med flyet. Neste kontakt med LN-VYA var øyenvitner som så flyet komme rundt Geitfjellet på øst- og nordsiden i god høyde og forsvinne vestover langs Namsen, stadig lavere over terrenget. Andre vitner så flyet i ca 20 meters høyde ved Bjørka under svak nedstigning mot havaristedet. Flyet hadde kurs mot en liten båt som lå i elven like nedenfor kraftlinjen ved Veium. Ombord i båten befant seg den ene passasjerens ektefelle og en godvenn av denne familien.

Vitnene i båten så flyet komme og skjønnte at en kollisjon med spennet var uunngåelig. De prøvde å ro unna mot nordre elvebredd for å unngå å bli truffet. Flyet traff spennet i ca 14 meters høyde midt over elven, tippet forover og falt rett ned med nesens først. Elvestrømmen snudde vraket slik at flynesen ble liggende motstrøms i sørøstlig retning og med haleflaten og venstre vinge over vann. Vitnene i båten manøvrerte bort til vraket, men maktet ikke å gjøre noe på grunn av den sterke strømmen.

## 1.12 Havaristedet

Flyet kolliderte med kraftlinjen over Namsen ved Veium. Dalen er på dette stedet åpen og oversiktlig vestover med noe dyrket mark og skogbevokste åser/fjell på begge sider.

Kraftspennet ble bygget omkring 1923 og ombygget i 1957. Spennets lengde var 280 meter og bestod av 3 Fe wirer i planoppheeng. Alle wirene ble revet over ved kollisjonen.

### 1.12.2 Flyvraket

Cockpit/kabin var i det store og hele intakt. Nesepartiet var brukket nedover og halepartiet brukket oppover bak kabinseksjonen. Noen vinduer var hele, andre knust. Dørene var intakte. Hele vingeforkanten var komprimert inn til hovedbjelken. I forkant av venstre vingedel var det en del rivings-skader 1,5 meter fra vingetippen. Et stykke av en av wirene i spennet hadde skåret seg inn i vingen her. I tillegg lå det en løkke av 2 wirer rundt vingen nærmere vingetipp.

Noen av skadene fra wirene var sannsynligvis gjort under bergingen. Alle rotorflater var stort sett hele med intakte hengsler. Vingeklaffene var hele og stod inne. Propellbladene var slått bakover.

Følgende instrumentavlesninger og posisjoner på kontrollorganer ble registrert:

Timeteller:	1537,41 timer
Hovedbryter:	AV
Magnetbryter:	Høyre
Snapsepumpe:	Inne, låst
Venstre/høyre tankvelger:	Begge
Manifoldtrykk:	25" hg
Motorturtall:	1800 RPM
Blandingskontroll:	1" ute (litt mager blanding)
Gasshåndtak:	2" ute (ca 2400 RPM)
Primer:	Inne
Høyderorstrim:	Litt opp (d.v.s. litt haletungt)
Radio:	125,7 MHZ
VOR:	112,5 MHZ
ADF	358 KC

## 2 ANALYSE

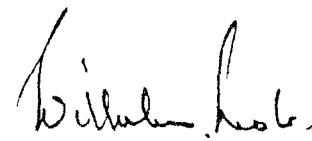
2.1 Været var tilfredsstillende for gjennomføringen av flygingen og det var god sikt. Flyet var forskriftsmessig vedlikeholdt uten spesielle feil eller mangler. Det er ikke funnet noe som tyder på at teknisk svikt har vært en medvirkende årsak til havariet.

Allerede på veien nordover fra Værnes foretok fartøysjefen uautorisert lavflyging ved at han fløy i 300 fot over Leksdalsvatnet. Det er også klart at luftspennet var kjent for fartøysjefen. Kollisjon med spennet må tilskrives uoppmerksomhet og forglemmelse, fordi fartøysjefen må ha konsentrert seg om å finne og hilse på de 2 i båten. Hadde han fulgt bestemmelsen som forbyr flyging under 150 m unntatt ved landing og avgang eller etter spesiell tillatelse fra Luftfartsverket, ville ikke ulykken ha skjedd.

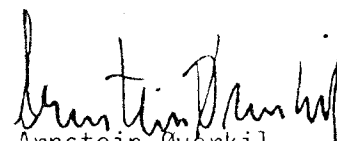
### 2.2 Havariets årsak

Under utførelse av uautorisert lavflyging i den hensikt å hilse på kjentfolk i en båt på Namsen, kolliderte luftfartøyet med et kjent luftspenn og havarerte.

Fornebu, den 8. februar 1985

  
Wilhelm Mohr

  
Ansgar Anstorp

  
Arnstein Øverkil