

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 60/2000

Avgitt: 21. september 2000

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-type og reg.: Cessna C-172P, LN-ALU

-fabr. år: 1981

-motor: Lycoming O-320-D27

Radiokallsignal: TFN (SPIRIT) 33

Dato og tidspunkt: 9. juli 1999, kl. 1930-2000

Hendelsessted: Ved Narvik lufthavn Framnes og området ved Bjørnefjell

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, tap av visuelle referanser under VFR-flyging

Type flyging: Ervervsmessig, skoleflyging

Værforhold: ENNK METAR kl. 1850: Vindstille. Sikt: 7 000 m. Vær: regn og yr. Skyer: få i 500 ft, spredte skyer i 1 200 ft, brutt skydekke i 3 500 ft. Temp./duggpkt.: 10°C / 10°C.

QNH: 1022 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC/IMC

Reiseplan: VFR

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 21 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 157:15 timer totaltid, hvorav 84:15 timer på typen.

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, rapport fra skolesjef ved Norwegian Aviation College (NAC), rapporter fra lufttrafikkjentesten ved Narvik lufthavn Framnes og Harstad/Narvik lufthavn Evenes.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

To elever fra Norwegian Aviation College (NAC) hadde fløyet LN-ALU på en lengre navigasjonstur, og var underveis på siste legg fra Kiruna (ESNQ) til Narvik lufthavn Framnes (ENNK) da hendelsen fant sted. Turen, som hadde gått fra Kirkenes (ENKR) via Ivalo (EFIV) og Rovaniemi (EFRO) til ESNQ, hadde foregått som planlagt og med gode værforhold (CAVOK) underveis. På siste legg endret værforholdene seg, og skydekket ble betydelig lavere. Da de passerte riksgrensen, ca. 10 minutters flyging fra ENNK, var skyhøyden ca. 1 000 ft. Det så ikke ut til at skydekket var noe lavere inn mot Narvik, så de bestemte seg for å fortsette. På dette tidspunkt hadde de drivstoff for 1 time og 30 minutters flyging. De fortsatte over fjellterreng inn mot Rombaksbotn, like utenfor Narvik. Like før Rombaksbotn, hvor de forventet å se Narvik, møtte de tåke og lav stratus. De ble enige om å snu for å returnere til ESNQ, men det var nå lav stratus i hele området.

De ble nå liggende å sirkle, satte 10° flap og valgte en flygehastighet på 70-80 kts. Dette for å gjøre svingradius så liten som mulig, og samtidig ha god margin til "stall-speed". Det best egnede området for å sirkle var over et lite vann, hvor det også gikk en vei. De forsøkte hele tiden å kalle opp tårnet på Narvik, uten å få kontakt. Etter en tids sirkling, og flere forsøk på å kalle opp Narvik, fikk de endelig radiokontakt. De fikk da forklart at de var lukket inne av skyer, og lå og sirklet over Bjørnefjell. På dette tidspunkt begynte det å minke på drivstoff, og de vurderte nå muligheten for å foreta landing på den veien de sirklet over. De var imidlertid ikke særlig lystne på en slik løsning. Veien virket smal og hadde grøfter på begge sider. Terreng rundt var også av en slik art at en eventuell avbrutt landing ville være vanskelig.

Vakthavende AFIS-fullmektig, som nå hadde vært i kontakt med tårnet på Evenes, foreslo at de skulle klatre til sikker høyde og deretter få radarledning fra Evenes. De to om bord i LN-ALU var skeptiske til en slik løsning med tanke på eventuell ising, og den stadig minkende drivstoffbeholdningen. De hadde heller ikke noen instrumenterfaring, bortsett fra en del simulatorener ved NAC.

Vissheten om at distansen til Narvik og Evenes var liten, og tanken på å måtte sette seg på en til tider trafikkert vei, gjorde at de bestemte seg for løsningen med radarledning. De steg opp til 3 000 ft. og fikk kontakt med radarflygeleder på Evenes. De hadde til sin overraskelse fortsatt sikt til bakken. De fikk nå instruks om å stige til 6 000 ft og gikk IMC i 3 500 ft. Drivstoffmålerne viste nå nærmest 0. På dette tidspunkt var radarflygelederen på Evenes i kontakt med politiet, og de fikk beskjed om å være forberedt på å rykke ut ved en eventuell utlanding på Bjørnefjell.

Flygelederen bestemte seg for å radarlede LN-ALU til et punkt sydvest for Narvik, da dette ville muliggjøre et skygjennombrudd. Han var imidlertid ikke helt sikker på i hvilken høyde det ville skje, men ville eventuelt lede dem ut i Ofotfjorden, hvor de helt sikkert ville komme ut av skyene i sikker høyde. Et ambulanshelikopter hadde nå landet på ENNK, og hadde tilbudt assistanse. De var klar til å rykke ut ved en eventuell ulykke med LN-ALU. Så langt hadde ikke fartøysjefen på LN-ALU erklært noen nødsituasjon ved å kalle MAYDAY, men flygeleder valgte ikke å be om bekreftelse på nødmelding da dette ville

kunne stresse fartøysjefen ytterligere. På Framnes hadde AFIS-tjenesten satt plassen i full beredskap, og varslet politi og brannvakt.

På en vestlig kurs like ved Narvik, brøt LN-ALU ut av skydekket i 3 500 ft og fartøysjefen fikk plassen i sikte. Kl. 1956 landet LN-ALU uten ytterligere problemer på bane 03 på Framnes.

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

Dette var en klassisk hendelse som raskt kunne fått et langt mer alvorlig utfall. En situasjon hvor ønsket om å fullføre turen frem til destinasjonen gjør at man presser på, og fortsetter inn i værforhold som egentlig tilsier at man burde snudd tidligere. Dette skriver da også fartøysjefen i sin rapport, hvor han trekker frem sin egen manglende erfaring som en klar årsaksfaktor til at de havnet i den situasjonen de gjorde. Han skriver at de burde ha snudd på et langt tidligere tidspunkt, og returnert til ESNQ. Han er også i tvil om beslutningen om å klatre IMC for å få radarledning var den rette, men skriver at ønsket om å redde flyet og komme helskinnet ned i Narvik gjorde at denne løsningen ble valgt fremfor å sette flyet ned på en til tider trafikkert vei.

Skolesjefen ved NAC, skriver blant annet følgende i sin kommentar til hendelsen:

"Norwegian Aviation College AS setter sikkerhet først i alle sammenhenger, men da vi opererer i en landsdel med til dels ekstreme vær-situasjoner og raskt skiftende forhold, samt at elevene nødvendigvis har et begrenset erfaringsgrunnlag, kan hendelser som dette forekomme. Det er på ingen måte verken ønskelig eller akseptabelt, men vi må være så realistiske å innse at slik er det. Vi vil påpeke at vi har særdeles få hendelser sett ut fra ovennevnte faktor, samt vår store produksjon. Når det gjelder aktuelle episode, har jeg hatt en lang samtale med de involverte, og diskutert de avgjørelsene som ble tatt. Både fartøysjef og passasjer har vært særdeles ydmyke overfor det som har skjedd, og min oppfatning er at de har lært enormt av episoden. Det er enkelt å være etterpåklok, men fartøysjefen tok der og da en beslutning, og det er vanskelig å kritisere denne når en selv ikke var der. Det å gå IMC når en ikke er sertifisert er selvfølgelig betenkelig, men begge de ombordværende har fløyet forholdsvis mye instrument på simulator i vårt program, og dette var en av grunnene til at de valgte å gjøre dette fremfor å lande på en trafikkert vei. Fartøysjefen har selvfølgelig et ansvar for ikke å sette seg i en slik situasjon, men alle med operativ erfaring i denne landsdelen vet hvor fort været kan skifte".

HSL deler til en stor grad skolesjefens oppfatning av hendelsen, og kan bare si seg enig i at det er vanskelig i ettertid å si noe om hvilken avgjørelse som ville ha vært den rette. Den avgjørelsen som ble tatt viste seg i alle fall å være den rette der og da, i og med at utfallet ble som det ble. Når det er sagt, mener HSL likevel at fartøysjefen burde ha snudd på et langt tidligere tidspunkt, og dermed ikke havnet i den situasjonen han gjorde. Det å ha respekt for været, er av grunnleggende betydning for flysikkerheten. Fartøysjefen skal berømmes for å ha klart å beholde roen, og å følge de instruksjonene som ble gitt av flygelederen på Evenes.

Både AFIS-tjenesten på Narvik, og ikke minst vakthavende flygeleder på Evenes gjorde en stor innsats og må ha mye av æren for at hendelsen fikk det utfallet den gjorde. Flygelederen utførte sitt arbeid på en svært profesjonell måte under de rådende omstendigheter, og med de hjelpemidlene han hadde tilgjengelig. Det er ikke tvil om at han i stor grad bidro til at de to om bord i LN-ALU beholdt roen. Det var en klok beslutning ikke å presse fartøysjefen til å erklære MAYDAY, men gjøre det beste ut av en situasjon som uten tvil var en nødsituasjon. Å presse fartøysjefen til å erklære en nødsituasjon ville sannsynligvis ha øket stressnivået i cockpit ytterligere. I ettertid synes det likevel klart at fartøysjefen burde ha kalt MAYDAY, da han innså at de måtte ha assistanse for å komme ut av situasjonen.