

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 28/2001

Avgitt: 23. august 2001

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-type og reg.: Socata Groupe Aerospatiale Rallye 180T, LN-FAT

-fabr. år: 1977

-motor: AVCO Lycoming O-360-A3A

Dato og tidspunkt: 4. mars 2001 kl. 1500

Hendelsessted: Steinsfjorden, Buskerud

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, motorstopp etterfulgt av utelanding

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: syd/sydvest 5-10 kt. Sikt: mer enn 10 km. Ingen skyer. Temperatur ca. -10 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 42 år

-sertifikat: PPL-A klasse SEL

-flygererfaring: 98:50 timer total flygetid hvorav 8:40 på aktuell type

Informasjonskilder: **Fartøysjefens "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382) og flygesjefs uttalelse.**

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Søndag 4. mars 2001 foretok fartøysjefen på Oslo Seilflyklubbs slepfly LN-FAT en nødlanding på isen på Steinsfjorden 500 til 700 m nord for oppmålet flystripe. Flyet hadde fått motorstopp under nedstigning for landing etter slep av seilfly. Bakkeetasjonen på Steinsfjorden ble varslet av fartøysjefen om situasjonen mens flyet var i luften.

Fartøysjefen gjennomførte nødprosedyre, men motoren ville ikke starte. Han valgte da å lande på den snødekkede isen. Han var kjent med snødybden og anså at dette var bedre enn å forsøke å komme tilbake til flystripen.

Landingen ble gjennomført uten skader på flyet.

Ved kontroll etter landingen ble det konstatert at venstre vingetank var tom, mens det var godt med bensin i høyre tank.

Fartøysjefen anser at grunnen til at motoren ikke startet under gjennomgang av nødprosedyren var at tankvelgeren ikke har blitt vridd langt nok til høyre posisjon.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

HSL anser at fartøysjefen i utgangspunktet burde ha fulgt prosedyre for skifting av drivstofftank og dermed unngått problemene. HSL har også registret andre hendelser hvor det under sleping har vært fløyet tomt for drivstoff. Det synes som det er behov for høy aktsomhet med hensyn til drivstoff bruk/planlegging ved sleping.

Når gjennomgang av nødprosedyren ikke fikk motoren til å starte igjen, sannsynligvis pga. at tankvelgeren ikke ble satt i korrekt posisjon, mener HSL at fartøysjefen gjorde et godt valg med den nødlanding på egnet landingssted.