



FLYHAVARIKOMMISJONEN

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ STRANDFJELL
ØST AV HAUGESUND DEN 2. JUNI 1986 MED
CESSNA 182-P, OY-RYC

UTGITT APRIL 1988

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE

KOMMISSJONENS SAMMENSETNING: Generaløyntnant Wilhelm Mchr, formann
Oberstøyntnant Ansgar Anstorp, medlem
Politiinspektør Liv Daae Gabrielsen

LUFTFARTØYET: Cessna 182-P

REGISTRERING: OY-RYC

EIER: Westklubben I/S
Lindtorp flyplass
7500 HOLSTEBRO

BRUKER: 10 deleiere organisert i Westklubben I/S

BESETNING: 1

PASSASJERER: 1

HAVARISTED: Strandfjellet 23 km øst av Haugesund i posisjon 592536N 0054135E

DATO OG TIDSPUNKT: 2. juni 1986 ca kl 1735 lokaltid = L

SAMMENDRAG: Til tross for at fartøysjefen var orientert om utilstrekkelige VFR-forhold på strekningen Flesland - Sola tok han av kl 1646L. Syd for Flesland møtte han den varslede tåken og avvek fra planen om å fly langs kysten til Sola. I stedet søkte han sydøstover d.v.s. mot høyere terreng. Flyets sekundærradarekko ble i 3 korte glimt observert på radar, siste gang i Vindafjord-området noe nordøst av havaristedet. Klokken var da 1730L. Det antas at flyet havarerte få minutter senere. De 2 ombord ble funnet omkommet etter to døgns ettersøking.

1.1 HENDELSESFORLØP:

Se side 1

1.2 PERSONSKADE:

2 personer ombord - omkommet

1.3 SKADE LUFTFARTØY:

Totalskadet

1.4 ANDRE SKADER:

Ingen

1.5 BESETNINGEN:

Fartøysjefen 44 år, dansk, mann, var funnet psykisk og fysisk skikket som privatflyger ved siste legeundersøkelse 28. april 1986. Hans privatflygersertifikat var gyldig til 1. mai 1987. Han var pålagt å bruke briller under flyging. Han var kvalifisert til å utføre angjeldende flyging. Han hadde typegodkjennelse til å fly C-182 VFR.

FLYTTID V/T/O/ENBR	24 TIMER	30 DAGER	90 DAGER	TOTALT
ALLE TYPER	2:30	2:55	9:45	521:00
DENNE TYPE	2:30	2:30	9:20	71:45

Flyttid ENBR til havari antatt å være ca 0:50

1.6 LUFTFARTØYET: Cessna 182-P, serienr 182-61296, byggeår 1972, Motor Continental O-470R, propell Mc Cauley 2A34C-201/900A-3. Dansk luftdyktighetsbevis nr 1132, gyldig til 31. august 1986. Dansk registreringsbevis nr 6267. Flyet var godkjent for IFR-flyging. Tomvekt 829 kg, max. tillatt startvekt 1340 kg. Tillatt for 4 personer inkl. fører. Siste innføring i reisedagbok 30. mai 1986 ved TT 1464:25, Tachometertid 1608,6, TT ved havari ca 1467:45. Det er ikke anført vanskeligheter eller uvanlige hendelser av teknisk art i siste reisedagbok (OY-RYC-3), opprettet 23. oktober 1985. Det er heller ikke innført utestående feil eller mangler. 50 timers periodisk ettersyn 28. mai 1986 ved TT 1461:00. 100 timers ettersyn 28. januar 1986 ved TT 1414:29. Tachometertid ved havari 1612,4. Flyet var ikke utstyrt med nødpeilesender.

1.7 VÆRET:

Se side 3

1.8 NAVIGASJONSHJELPEMIDLER:

Se side 8

1.9 RADIOSAMBAND:

Se side 10

1.10 FLYPLASS OG HJELPEMIDLER:

Ikke relevant

1.11 FLYREGISTRATOR:

Ikke påbudt, ikke montert

1.12 HAVARISTED OG FLYVRÅK:

Se side 10

1.13 MEDISINSKE FORHOLD: Obduksjonen viste at fartøysjefen var frisk. Han var ikke påvirket av karbonmonooxyd, alkohol eller narkotika

1.14 BRANN:

Det oppsto ikke brann

1.15 OVERLEVELSESMULIGHETER: Det var ikke mulig å overleve dette havariet. Ettersøking tok lang tid p.g.a. tåke og dårlig sikt i havariområdet

1.16 SPESIELLE UNDERSØKELSER:

Ingen

1.17 ANDRE OPPLYSNINGER: Danske myndigheter har opplyst at fartøysjefen hadde vært involvert i et alvorlig havari med Druine D 31 Turbulent 20, september 1980. Han hadde ikke mén av denne ulykken, selvom han ble alvorlig skadet.

2. ANALYSE:

Se side 12

3. KONKLUSJONER: Fartøysjefen havarerte under forsøk på å nå sitt bestemmelsessted under marginale værforhold. (Arsak)
Flyet traff terrenget i stigning, under kontroll og med kraft tilført propellen.

4. TILRÅDNINGER: Danske myndigheter bør med bakgrunn i denne ulykken på hensiktsmessig måte informere danske flygere om faremomentene ved å fly VFR under marginale værforhold i Norge.

5. BILAG:

Ingen

1.1

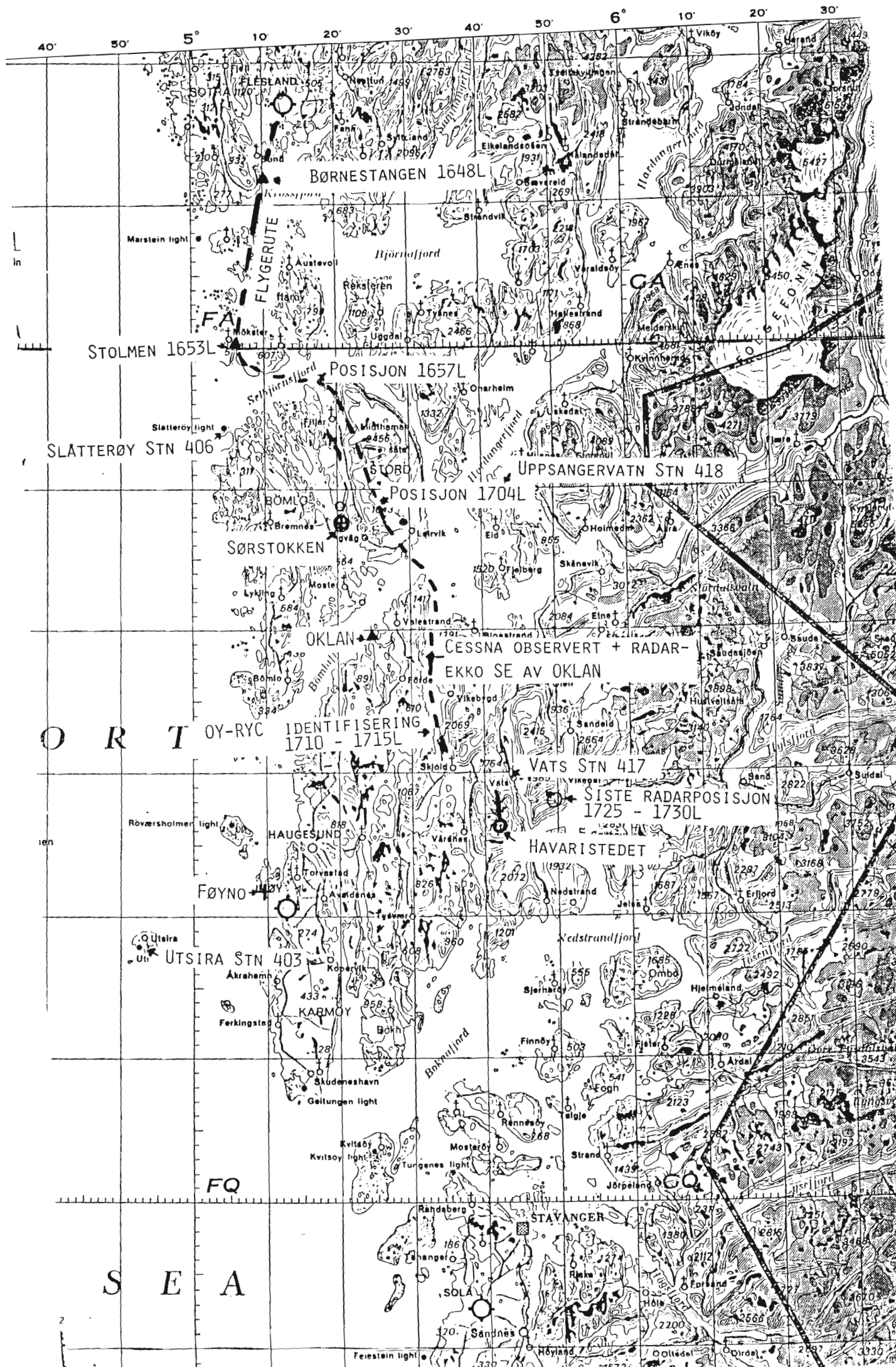
Hendelsesforløp

OY-RYC var ankommet til Flesland tidligere samme dag på forretningsreise med fartøysjef og en passasjer. Returen til Danmark skulle gå via Sola for å ta ombord ytterligere 2 passasjerer. Ca kl 1600 L kom fartøysjefen inn på vær-tjenestekontoret og fikk orientering om været. Han be-kreftet at han skulle fly VFR til Sola, men fikk da klar og entydig beskjed om at det ikke var VFR-forhold på strekningen. Værforholdene på Flesland var ikke bedre, noe han selv kunne konstatere. Han forlot kontoret ca kl 1615 L. I perioden 1600 L - 1650 L forbedret været seg betydelig lokalt, men fartøysjefen kom ikke tilbake for å få bekreftet om forbedringen også hadde inntrådt sydover mot Stavanger.

Den reiseplanen han leverte til lufttrafikkjentesten viste at han ville fly langs kysten til Sola på 55 minutter med en brennstoffbeholdning ombord til 3 timers flyging. Planen ble levert kl 1625 L med planlagt avgang 10 minutt-ter senere. Fartøysjefen ga inntrykk av å ha hastverk. På spørsmål om avgang kl 1635 L var korrekt, bekreftet han det og sa han ville ta av så fort som mulig.

Kl 1638 L kalte han opp Flesland bakkekontroll og ba om taxe-klarering og "Special VFR-klarering" (en klarering som tillater VFR-flyging innen en kontrollsone når bakke-sikten er under 8 kilometer og ikke er under 1500 meter) i forbindelse med VFR-flyging til Stavanger. 3 minutter senere fikk han den spesielle VFR-klareringen han hadde anmodet om samt utflygingsrute via Børnestangen og Stolmen. Denne ruten passet godt med den planlagte fortsettelse langs kysten.

Kl. 1646 L tok OY-RYC av fra bane 18, svingte til høyre og passerte Børnestangen vel 2 minutter senere. Stolmen ble



passert kl 1653 L og fartøysjefen meddelte at han ville fortsette sydover vest for øya Stord. Han ble bedt om å fortsette med Flesland radar. Kontakten ble etablert kl 1657 L og fartøysjefen sa da at han var like nordvest av Stord i 500 FT. Etter passeringen av Stolmen la radarflygelederen merke til at OY-RYC svingte venstre mot senterlinjen på luftled A-8 i stedet for å holde seg ute langs kysten som planlagt. Ca kl 1704 L hadde radaren flyet i posisjon 4 NM nordøst av Sørstokken flyplass på Stord. Fartøysjefen fikk da instruks om å ta kontakt med kontrolltårnet på Karmøy flyplass ved Haugesund, når han nærmet seg denne kontrollsonen. Dette gjorde han aldri og det var således siste radiokontakt med flyet.

Imidlertid fikk innflygingsradaren på Sola sporadisk sekunder radarkontakt med flyet. Ekkoet ble identifisert ved å slå inn flyets transponderkode. Første kontakt var kl 1705 L over Stord. Andre gangen var sørøst av IFR-rapporteringspunktet OKLAN. Siste gang var mellom kl 1725 L og kl 1730 L i Vindafjord-området (nærmere bestemt ved en ca- posisjon QDR 078 og 21 NM fra Føyne radiofyr). Denne posisjon var utgangspunktet for ettersøkningsaksjonen.

Med bakgrunn i adskillige vitneforklaringer opptatt av lokale lensmannskontorer og politikammeret i Haugesund, er det utsagn om et fly som kan ha vært OY-RYC og som faller sammen med radarobservasjonen. Basert på dette materialet er det sikkert at flyet krysset Bømlofjorden og fløy inn Alefjorden. Mellom klokken 1710 L og 1715 L ble flyet identifisert av et vitne ved Svendsbø på østsiden av fjorden. Flyet hadde da stø kurs litt østenfor syd på østsiden av Melasetvatnet. På grunn av lav høyde kunne vitnet lese kjenningsbokstavene "OY-AYC" og at flyet var hvitt og grønt (korrekte farger - A og R var formet så de lett kunne forveksles på litt avstand). Flyets motordur var jevn. Det var lavt skydekke, fjellene var skjult i tåke og det var dårlig sikt. Mellom denne sikre visuelle observasjonen og den siste radarposisjonen var det ca 4

minutters direkte flyging. I tid lå de imidlertid 15-20 minutter fra hverandre. Det foreligger forskjellige observasjoner som går ut på lyd og syn i det riktige tidsrom, uten at det ble foretatt sikre identifiseringer. Fra siste radarposisjon til havaristedet var det ca 2 minutters direkte flyging. Det nøyaktige tidspunkt for havariet er ikke kjent. De 2 ombord omkom umiddelbart og ble på grunn av lavt skydekke og dårlig sikt i tåke først funnet av et helikopter to dager senere.

1.7 Været

1.7.1 Værsituasjonen på strekningen Bergen - Stord fra kl 1500 L - 2000 L den 2. juni 1986 ble dominert av en varmfront som var kommet inn mot Vestlandet. Denne førte med seg regn, yr, dis og tåkebanker. Vinden var sørlig med styrke 10-20 knop. I 2000 fots høyde var vinden SSV 15 knop. Sikten varierte fra 1 KM til 5 KM. Rent unntaksvis var sikten av størrelsesorden 10 KM, skybase og vertikalsikt varierte fra 100 fot til 1000 fot med lave verdier mest fremtredende, 0-isoterm var i flygenivå (FL) 080. Ising og turbulens antatt lett.

1.7.2 IGA-prognosen for Stavanger FIR kysten og fjorddistriktene nord for Hardangerfjorden 1500 - 2400 UTC (1700 - 0200 L).

Bakkevind sydlig 5-15 knop. Vind 2000 fot 190° 10-15 knop
Vind 7000 fot 220° 20 knop Vær: Tåkedis, spredte byger med regn og yr langs kysten. Sikt 8-15 KM temporært 2-5 KM i været langs kysten. Skyer 1-3/8 stratus 800 - 1200 fot 5-7/8 stratocumulus 1500-3000 fot under nevnte værforhold. 0-isoterm Fl 080. Ubetydelig turbulens og ising.

IGA-prognose kl 1500 - 2400 UTC (1700 - 0200 L) Stavanger FIR kyst-og fjorddistriktene syd for Hardangerfjorden.

Bakkevind sydlig 10-15 knop Vind 2000 fot 190° 15 knop
Vind 7000 fot 270° 10 knop Vær: tåkedis, regn og yr ved

kysten, lokale tåkebanker langs kysten. Sikt 5-10 KM i tåkedis 2-5 KM i regn og yr, lokalt 1 KM sikt i tåke, skyer 3-6/8 stratus i 600 - 1000 fot, lokalt 4-7/8 stratus i 300-600 fot langs kysten 0-isoterm i FL 080. Ubetydelig ising og turbulens.

1.7.3 Innhentede synoptiske observasjoner tatt ca kl 1630 L

Utsira stasjon 403

Vind 200⁰ 10 knop 400 M horisontalsikt i tåke, temperatur og duggpunkt 9,2⁰C

Slåtterøy stasjon 406

Vind 180⁰ 14 knop 15 KM sikt i regn 8/8 stratus mellom 600 og 900 fot, temperatur 10⁰C

Synoptiske observasjoner tatt ca kl 1930 L

Utsira stasjon 403

Vind 180⁰ 10 knop, 400 M sikt i tåke, temperatur og duggpunkt 9⁰C

Slåtterøy

Vind 180⁰ 10 knop, 8 KM sikt i regn 7/8 stratus 600-900 fot, temperatur 9,9⁰C

Nedre Vats stasjon 417

Vindstille 3 KM sikt i yr 8/8 stratus 900 - 2000 fot, temperatur/duggpunkt 11,5⁰C/10,5⁰C.

Upsangervatn stasjon 418

Vind 190⁰ 2 knop, 20 KM sikt, overskyet opphold 1/8

stratos mellom 2000 og 3000 fot og med sammenhengende-
altostratusdekke over, temperatur/duggpunkt $10,8^{\circ}\text{C}/9,7^{\circ}\text{C}$.

1.7.4 Værvarsel kl 1500 - 2400 UTC (1700 - 0200 L) for

ENBR Flesland

Vind 190° 10 knop, 800 M sikt i lett yr, 7/8 stratus 2000
fot, temporært 5 KM sikt, tåkedis, 3/8 stratus 300 fot,
7/8 stratus 700 fot

ENHD Haugesund

Vind 180° 12 knop, 7 KM sikt i tåkedis, 3/8 stratus 500
fot, 6/8 stratus 1000 fot, temporært 2 KM sikt i middels-
tett yr, 6/8 stratus 900 fot.

ENZV Sola

Vind 200° 12 knop, 9 KM sikt, tåkedis 3/8 stratus 1000
fot, 6/8 stratus cumulus 1500 fot, 30% sannsynlighet for
temporært 3000 M sikt i lett yr, 6/8 stratus 600 fot.

1.7.5 METAR kl 1350 UTC (1550 L)

ENBR Flesland

Vind 190° 11 knop, 2,5 KM sikt vedvarende lett yr,
vertikal sikt 200 fot, temperatur/duggpunkt $9^{\circ}\text{C}/9^{\circ}\text{C}$, QNH
1016 MB, temporært 800 M sikt.

ENHD Haugesund

Vind 180° 10 knop, 2,5 KM sikt i lett yr, 7/8 stratus i
500 fot, temperatur/duggpunkt $10^{\circ}\text{C}/10^{\circ}\text{C}$, QNH 1016 MB.

ENZV Sola

Vind 220⁰ 10 knop, mer enn 10 KM sikt, 1/8 stratus i 800 fot, 3/8 stratus i 1000 fot, 5 stratus cumulus i 2000 fot, temperatur/duggpunkt 12⁰C/10⁰C, QNH 1017 MB, nosig (ingen signifikante endringer ventes).

METAR kl 1420 UTC (1620 L)

ENBR Flesland

Vind 180⁰ 12 knop, 7 KM sikt i nylig sluttet yr, 5/8 stratus i 500 fot, 4/8 stratus i 1000 fot, 6/8 stratus cumulus i 1800 fot, temperatur/duggpunkt 9⁰C/9⁰C, QNH 1016 MB, temporært 1 KM sikt, 6/8 stratus i 300 fot.

ENZV Sola

Vind 200⁰ 10 knop, mer enn 10 KM sikt, 2/8 stratus i 800 fot, 5/8 stratus cumulus i 1500 fot, temperatur/duggpunkt 12⁰C, QNH 1017 MB, nosig

METAR kl 1450 UTC (1650 L)

ENBR Flesland

Vind 170⁰ 10 knop, 9 KM sikt i nylig sluttet yr, 2/8 stratus i 500 fot, 5/8 stratus i 1000 fot, temperatur/duggpunkt 10⁰C/10⁰C, QNH 1016 MB, temporært 2 KM sikt, 6/8 stratus i 500 fot.

ENHD Haugesund

Vind 170⁰ 8 knop, 3 KM sikt i tåkedis, 7/8 stratus i 400 fot, temperatur/duggpunkt 10⁰C/10⁰C, QNH 1016 MB.

ENZV Sola

Vind 210⁰ 9 knop, mer enn 10 KM sikt, 2/8 stratus i 800 fot, 5/8 stratus cumulus i 1500 fot, temperatur/duggpunkt 12⁰C/10⁰C, QNH 1017 MB, nosig.

METAR kl 1520 UTC (1720 L)

ENBR Flesland

Vind 170⁰ 11 knop, 9 KM sikt, sikt vestover 5 KM lett yr, 3/8 stratus 400 fot, 6/8 stratus 700 fot, temperatur/duggpunkt 10⁰C/10⁰C, QNH 1015 MB, temporært 800 M sikt, 7/8 stratus 200 fot.

METAR kl 1550 UTC (1750 L)

ENHD Haugesund

Vind 170⁰ 6 knop, 3,5 KM sikt, lett yr med opphold innimellom, 6/8 stratus 400 fot, temperatur/duggpunkt 10⁰C/10⁰C, QNH 1016 MB.

- 1.7.6 Ifølge rapport fra vørtjenestekontoret Bergen lufthavn, Flesland, kom 2 menn til kontoret og fikk en briefing om været ved 16-tiden lokaltid den 2. juni 1986. Den ene som snakket med dansk aksent, ba om TAF (Terminal Aerodrome Forecast) og METAR (aktuelt vær) for Stavanger, Sola. På spørsmål bekreftet de at de hadde tenkt å fly VFR. De fikk da klar og entydig beskjed om at det ikke var VFR-forhold på strekningen Bergen - Stavanger. Dette ble understreket ved å vise dem METAR for Haugesund kl 1350 UTC (1550 L), som anga 2,5 KM sikt og skybase i 500 fot. Forholdene var på det tidspunkt ikke bedre på Flesland, hvilket de selv kunne se.

De fikk med seg TAF-liste for Sør-Norge for perioden kl 1500 - 2400 UTC (1700 - 0200 L) og METAR-liste for kl 1350

UTC (1550 L) med bl.a. Bergen, Haugesund, Stavanger, Lista og Kjevik. Ingen av varslene viste akseptable VFR-forhold, og dette ble understreket for dem. De takket for seg og forlot kontoret ca kl 1615 L.

I perioden kl 1600 til 1650 L forbedret været seg betydelig lokalt ved Flesland, noe som må ha påvirket fartøysjefen til å ta av for Stavanger, som de gjorde kl 1646 L. De kom imidlertid ikke innom værtjenestekontoret pånytt for eventuelt å få bekreftet utstrekning og varighet av forbedringen i været. Det ble utarbeidet TREND-varsel for ENBR som gikk ut kl 1420 UTC (1620 L) på temporært 1000 M sikt og 6/8 stratus i 300 fot og kl 1450 UTC (1650 L) på 2000 M sikt og 6/8 stratus i 500 fot.

- 1.7.7 Ved avgangen fra Flesland ble OY-RYC klarert "Special VFR" ut av kontrollsonen p.g.a. værforholdene. Under koordineringen mellom Karmøy kontrolltårn og Sola innflygningskontroll gjorde førstnevnte oppmerksom på at værforholdene i kontrollsonen var for dårlige til å slippe OY-RYC igjennom på "Special VFR-klarering" (3 KM sikt og vertikal sikt 400 fot). Da var klokken 1720 L.
- 1.7.8 Fartøysjefen hadde levert inn en reiseplan som viste at han ville fly langs kysten til Stavanger. Han fulgte da også avgangsruten for VFR-trafikk til Stolmen rapporteringspunkt, men i stedet for å fly langs kysten, observerte radaren at flyet fløy delvis sydøstover mot senterlinjen for luftled A-8. De siste sekundærradarsignalene viste at flyet etterhvert hadde beveget seg ytterligere østover, og det siste ekkoet, sannsynligvis noe unøyaktig, var 11 NM øst for senterlinjen, d.v.s. opptil ca 20 NM fra kysten. Dette kunne skyldes værforholdene, så kommisjonen fikk derfor hjelp av politikammeret i Haugesund, samt de lokale lensmannskontorer, til å snakke med 50 vitner om de lokale værforhold. Konklusjonen på denne undersøkelsen er at det har vært dårligere sikt og skyforhold ute ved kysten og syd for en tenkt linje sydøst-nordvest gjennom

havaristedet ut til kysten. Nærmere Stavanger har vært vært noe bedre enn områdene øst av Haugesund.

1.8 Navigasjonshjelpemidler

1.8.1 Flyet var meget godt utstyrt med navigasjonshjelpemidler og godkjent for IFR-flyging.

Frekvensen for Flesland VOR 114,5 MHz var innstilt og denne ble sannsynligvis brukt på turen sydover fra Bergen. ADF var innstilt på Føyne radiofyrtårn 267 KHZ ved Karmøy, Haugesund lufthavn. Instrumentet ombord i OY-RYC, som viste peilingen til det innstilte fyret, indikerte en kompasspeiling på 261 grader. Plottet ut på kartet går denne peilingen nær havaristedet.

1.8.2 Fartøysjefens flygeplan var å fly langs kysten. Han ble fulgt på Flesland innflygingsradar sydover via rapporteringspunktet Stolmen. Flyets transponder ble funnet på 4224 som var identisk med koden fartøysjefen var instruert om å innstille, og som ble observert på radaren. Radiokontakt ble opprettet med Flesland radar ved Stolmen. Flyet svingte da østover mot senterlinjen på luftled A-8 i stedet for å følge kysten som planlagt. Ca 4 NM nordøst av Sørstokken ble fartøysjefen bedt om å kontakte Karmøy. Etter oversendelsen til Karmøy ble radarekkoet svakere, men det ble gjort en sikker observasjon ved sydenden av Stord.

Ca kl 1705 L ble Sola innflygingskontroll kontaktet av Flesland med forespørsel om man observert OY-RYC. Transponderkode 4224 ble slått inn og man observert flyets sekundærekko ved Stord, men man fikk ikke inn primærekkoet. Kort tid etter forsvant ekkoet. Litt senere observertes et sekundærekko sørøst av OKLAN (et fastlagt rapporteringspunkt). OY-RYC's kode ble slått inn på nytt og flyets ekko kom inn på radarskjermen for så å svinne hen like etter.

Ca kl 1725 L- 1730 L ble et sekundærekko sett i området Vindafjord (ca posisjon QDR 078 21 NM fra Føyno radiofyr). OY-RYC's kode ble slått inn igjen, og ekkoet av flyet viste seg et kort øyeblikk. Denne posisjonen var den siste man fikk inn og den dannet utgangspunktet for det etterfølgende søk.

1.9 Radiosamband

De opplysninger kommisjonen har fått, indikerer at sambandet har funksjonert uten vanskeligheter. De to radioene i flyet var innstilt på henholdsvis Karmøy tårn 120,5 MHz og Sola innflygingsradar 119,6 MHz. Det ble ikke opprettet kontakt på noen av frekvensene, men Flesland ba fartøysjefen om å kontakte Karmøy kontrolltårn når han passerte grensen for kontrollsonen. Det gjorde han ikke.

1.12 Havaristed og flyvrak

1.12.1 Havaristed

Havaristedet lå nær toppen av Strandfjellet (545 M o H) i nordskråningen, ca 520 M o H. Skråningen var dekket av mose og lyng med bare steinpartier inne imellom. Innflygingsretningen var 174° kompasskurs og gjennomsnittlig stigning på terrenget var 12° . Avstanden fra første anslag til det sted vraket ble liggende i ro var 55 meter.

1.12.2 Flyvraket

Luftfartøyet var sterkt skadet, særlig i fronten og kabinseksjonen. Det var ellers forvridd og revet opp i større og mindre deler. Vingene lå adskilt fra flykroppen. Understellet var revet av. Kabinen var knust, opprevet og trykket inn bakover. Motoren var påført store skader og propellakselen var slått av. Alle vinge-, hale- og kontrollflater var påført skader av noe mindre art og

besto mest i vridnings- og rivings-skader. Mindre deler av luftfartøyet lå i krasjgaten. Dette gjaldt bl.a. understell og propell. Det alt vesentlige av vraket lå samlet mot en bergrabbe med kroppen liggende veltet mot høyre. Kroppen var vridd 90° i forhold til haleseksjonen. Det var mulig å avlese de fleste instrumenter og radio/ navigasjonsinnstillingene, men kontrollhåndtak og elektriske brytere ga mindre sikre indikasjoner om stilling i havariøyeblikket. Sikkerhetsbeltene (hofte og skulder) i forsetene var intakte, bortsett fra skader påført under redningsaksjonen.

Avlesningsresultater for endel instrumenter/radio/navigasjonshjelpemidler:

Timeteller:	1612,4
Hovedbryter:	ON
Magnetbryter:	Both
Gashåndtak:	Helt inne
Høydemålerinnstilling:	1014 MB
VX-175: Comm 1	119,6 MHZ 1/2 volum ON
KMA-20: Comm 2	Auto= N, Comm 1 = N, Comm 2 = phone
KX-175: Comm 1	120,5 MHZ, 1/1 volum ON
	Nav 1 114,5 MHZ, voice 1/2 vol
KR-85:	267 KHZ, 1/1 vol, RMI indikasjon 261
KT-76:	4224 ON
KN-62:	ON

1.12.3 Det ble på havaristedet konstatert at alle kontrollflater og bæreflater var tilstede.

Motor/propell var skadet på en slik måte at det kunne konstateres at motor/propell hadde gått med stor kraft i kollisjonsøyeblikket. Det var ikke tegn til brann på havaristedet eller blant komponentene. Det luktet bensin i området og det fantes litt bensin igjen på de ødelagte tankene.

Med 2 personer i forsetet og kun liten mengde bagasje-lå tyngdepunktet innenfor de tillatte grenser.

Luftfartøyet var korrekt sertifisert og vedlikeholdt ut fra de opplysninger de tilgjengelige dokumenter ga. Det er ikke anført noe i dokumentene som kunne tyde på at flyet ikke var i teknisk god tilstand.

2

ANALYSE

Undersøkelsene på havaristedet viste at luftfartøyet hadde vært under kontroll med stor motorkraft tilført propellen da havariet skjedde. Vitneforklaringene ga dessuten klare indikasjoner om at det ikke var forhold for VFR-flyging på strekningen Flesland - Sola i det aktuelle tidsrommet. Hovedvekten av undersøkelsesarbeidet ble derfor konsentrert om å få tak i vitner som hadde observert fly, og som kunne beskrive værforholdene i det aktuelle området.

Været

Etter kommisjonens mening utpeker værforholdene seg som en meget vesentlig faktor i den årsakssammenheng som ledet frem til havariet. Fartøysjefen benyttet værtjenesten og fikk relevante opplysninger om værforholdene på den planlagte ruten. Samtidig ble han klart og utvetydig gjort oppmerksom på at det ikke var VFR-forhold på strekningen. Den lokale forbedringen i været i Flesland-området har ganske sikkert tilskyndet avgjørelsen om å foreta et forsøk på å fly sydover.

Planen om å fly langs kysten i marginale forhold kan det stilles spørsmål ved, men det var i alle fall den mest fornuftige løsning med tanke på å unngå høyere terreng under forhold med dårlig sikt og lav skybase.

Etter kommisjonens mening er den sannsynlige årsak til at fartøysjefen på veien sydover valgte å søke innover i

landet å finne i værforholdene. Ute ved kysten var det dårligere forhold enn inne i landet. Vitner ute ved kysten og observasjonene fra Utsira bekrefter dette. Samtidig ser det ut til å ha vært dårlig sikt og tåke/ lav skybase i et belte sydøstover fra Bømlo/Haugesund. Fartøysjefen fikk derfor problemer med å finne en farbar rute sydover.

Planlegging og gjennomføring

I sin reiseplan anga fartøysjefen at han ville fly langs kysten. Det er den sikreste løsningen når værforholdene blir marginale. Men denne løsningen krever også et minimum av sikt og skybase. Med værrapportene som grunnlag tyder det på at disse minimumsforholdene ikke var tilstede. Som ledd i forberedelsene til flyturen undersøkte fartøysjefen værforholdene og ble klart advart om utilstrekkelige værforhold mellom Flesland og Sola. Han forlot værtjenestekontoret ca kl 1615 L, leverte reiseplan 10 minutter senere med angitt avgangstid kl 1635 L. Han ga inntrykk av hastverk. De korte tidsinterval som foreligger, tyder på at han ville prøve å fly på tross av advarslene om været. Det er mulig at den lokale forbedringen i værforholdene har tilskyndet den avgjørelsen, men det har også vært andre motiver tilstede. De skulle returnere til Danmark samme dag, og det sto 2 passasjerer og ventet på å bli hentet på Sola. Kommisjonen ser derfor ikke bort fra at det har vært meget om å gjøre å returnere samme dag. Dette er et forhold som ofte går igjen ved havarier med dårlig vær som en vesentlig årsaksfaktor.

Når man først er kommet i luften blir det erfaringsmessig vanskeligere å snu. Det er sannsynlig at dette har vært med på å få fartøysjefen til å avvike fra reiseplanen og begynne å lete etter en farbar rute sydover. Som tidligere nevnt representerer dette en meget risikofylt fremgangsmåte i norsk terreng.

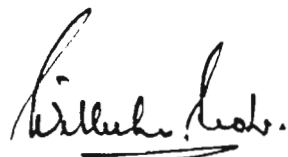
Med grunnlag i de rapporterte værforhold og vitneutsagn samt det regelverk som finnes, kan kommisjonen slå fast at minimumskravene til sikt og avstand fra skyer for VFR-flyging ikke ble oppfylt. Kravene er internasjonale.

Med bakgrunn i vitneforklaringene mener kommisjonen at det må ha operert et eller flere fly i tillegg til OY-RYC i området mellom Flesland og Sola. Vitnene oppga avvikende farger på flyet og/eller tidspunkt som avvek for meget. Flere av observasjonene kan også ha vært flytrafikk i forbindelse med ettersøkningsaksjonen. Vitneforklaringene fra områdene rundt Ålefjorden stemmer godt med lufttrafikk-tjenestens observasjoner. Det samme gjelder mange av forklaringene i Vats-området.

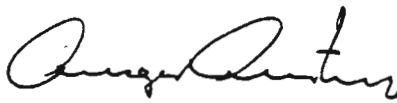
Forskjellen i tid mellom den observasjonen og identifiseringen som ble gjort kl 1710-1715 L ved Svensbø, samt radarobservasjonen kl 1725-1730 L, indikerer at fartøysjefen har fløyet noe frem og tilbake under forsøk på å finne en farbar rute. Dette er ikke i konflikt med de vitner som har hørt og/eller sett fly på forskjellige kurser i området.

Selvom det eksakte tidspunkt for havariet ikke kan fastslås, er det rimelig å anta at radaren ville plukket opp OY-RYC flere ganger også etter kl 1730 L, dersom flyet hadde vært i luften lenge etter dette tidspunktet. Kommisjonen er derfor av den oppfatning at havariet har funnet sted få minutter etter kl 1730 L.

Fornebu, den 27. april 1988



Wilhelm Mohr



Ansgar Anstorp



Liv Daae Gabrielsen