

RAPPORT

SL 2009/24



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ COALBMEJAVRI, KAUTOKEINO, FINNMARK 11. AUGUST 2009 MED REIMS F172M, LN-ASJ

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 16.10.2009
SL Rapport: 2009/24

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO Annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Reims Aviation SA F172M på flottører, LN-ASJ
- Produksjonsår: 1975
- Motor: Lycoming 0-360-A4M

Operatør:

Privat

Dato og tidspunkt:

Tirsdag 11. august 2009 kl. 1345

Hendelsessted:

Coalbmejavri, Kautokeino, Finnmark
69°32'52"N 022°50'47"Ø

ATS luftrom:

Ikke kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, havari under avgang fra vann

Type flyging:

Privat

Værforhold:

Variabel vind fra NØ til SØ med 5-10 kt styrke, sikt mer enn 10 km, brutt skydekke i 1 500 ft, temperatur 14°C, ingen nedbør, QNH 1005 hPa (Alta lufthavn – ENAT)

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

Fartøysjef og en passasjer

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Skrog brukket bak passasjerkabin, skade på propell, flottører og tilhørende stag, samt vannskader

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 55 år
- Sertifikat: PPL (A) utstedt i Sverige
- Flygererfaring: Totalt 640 timer hvorav 8 timer siste 90 dager. Erfaring på aktuell type 370 timer hvorav ca. 350 timer med flottører.
- Informasjonskilder: "Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart" (NF-2007) fra fartøysjef. Dokumenter og skisser fra fartøysjef. Bilder og video fra Luftforsvarets 330-skvadron, samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

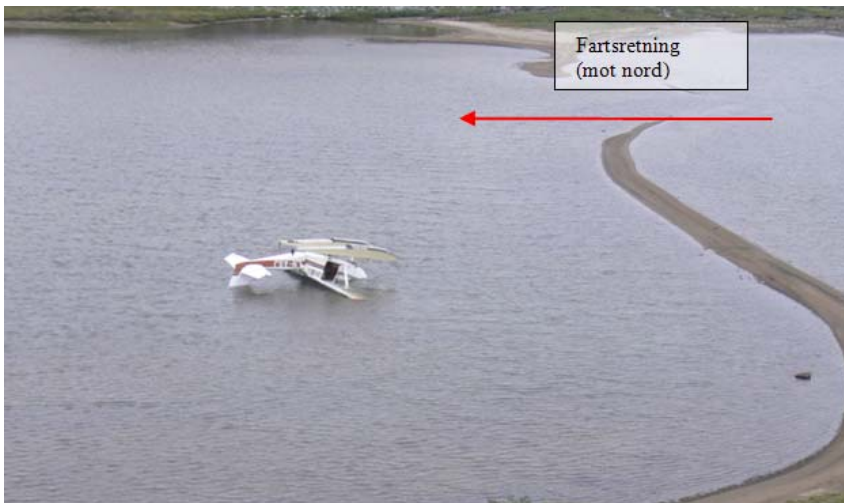
Innsjøen Coalbmejavri (se figur 2) ligger ca. 60 km nord for Kautokeino og er omlag 6 km lang. Den strekker seg i nord/sør retning og ligger 571 m (1 873 ft) over havnivå.

Fartøysjefen hadde fløyet mange turer til dette vannet og var derfor meget godt kjent i området. Tirsdag 11. august 2009 kl. 1345 skulle han og en passasjer returnere til Kautokeino fra Coalbmejavri etter å ha tilbragt to dager ved innsjøen. Før avgang ble flyet klargjort og utvendig inspeksjon utført. Dette innebar blant annet å kontrollere at flottørene var tomme for vann. Fartøysjefen observerte at vinden varierte fra NØ til SØ med en styrke på mellom 5 og 10 kt. Da han skulle påbegynne taksing virket det som vinden hadde stabilisert seg på ØNØ retning, og han planla derfor avgang nordover.

Flyet ble takset ca. 850 m sørover og dreid mot nord før avgangen startet. Passasjeren uttalte til SHT at han kunne merke at flyet dreide lett fra side til side, og han mente at dette kunne skyldes vind skrått inn bakfra mens de takset sørover på vannet. Like før avgang satte fartøysjefen flaps til 15° med påfølgende motorpådrag til full effekt. Flyet kom raskt opp på "steppet" og farten økte som normalt. Fartøysjefen uttalte at han var opptatt med å kontrollere flyet under avgangen og derfor ikke la merke til om vindforholdene endret seg.

Etter ca. 600 m med en hastighet på 50 kt, roterte fartøysjefen og flyet lettet fra vannet. Fartøysjefen registrerte like etterpå at stigeevnen var dårlig. Flyet ble holdt ca. 1-3 m over vannflaten for å bygge opp farten. Fartøysjefen forklarte at da flyet nærmet seg en landtunge/sandbank (se figur 2), virket det som om løftet forsvant helt. Flyet mistet høyde og traff sandbanken, ble kastet rundt og havnet på ryggen i vannet ca. 25 m etter berøringspunktet med sandbanken. Dybden på vannet der flyet kom til ro var ca. 70-80 cm.

Begge om bord var uskadet. Fartøysjefen og passasjeren hang opp ned i selene med hodene delvis under vann. De klarte raskt å løsne setebeltene og evakuerte ved å krabbe ut gjennom dørene. Etter evakueringen vasset de i land, og fartøysjefen observerte nå at vinden hadde SØ retning med en styrke på ca. 10 kt.



Figur 1: LN-ASJ etter evakueringen. (Foto: 330-skvadronen)

Signaler fra flyets nødpeilesender (Emergency Locator Transmitter, ELT) ble fanget opp kl. 1354. Hovedredningssentralen sendte umiddelbart et Sea King redningshelikopter for å søke etter kilden til signalene. Flyet ble lokalisert ca. kl. 1430. Etter at ELT var slått av og diverse personlig utstyr lastet om bord i helikopteret, ble fartøysjefen og passasjeren fløyet til Alta lufthavn. Her gjennom-

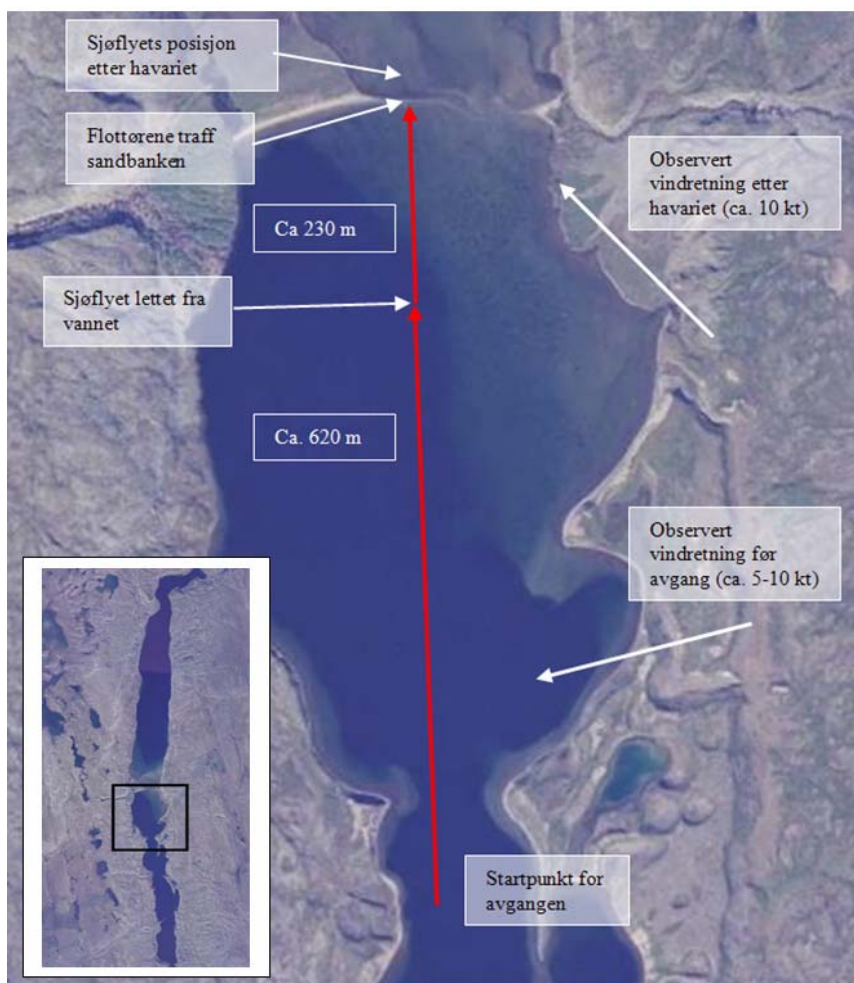
gikk de en rutinemessig kontroll hvor blant annet utåndingsprøve ble foretatt av politiet. Prøvene var negative.

LN-ASJ hadde nettopp gjennomgått vedlikehold hvor det blant annet ble skiftet setebelter i forsetene (3-punkts erstattet med 4-punkts setebelter). De forrige setebeltene i LN-ASJ gikk over hoften og diagonalt over fra en hofte til en skulder. Fartøysjefen forklarte at de gamle beltene ikke var selvstrammende, og at man derfor gjerne hadde litt slakk på beltet for å kunne nå fram til instrumentpanelet. De nye 4-punkts setebeltene er selvstrammende.

Fartøysjefen forklarte at det etter hans oppfatning ikke var noen tekniske feil på flyet, og at alt fungerte som forventet helt til det kom opp i luften. Dette bekreftes også av passasjerene som hadde vært med dette flyet ved flere tidligere anledninger. Han registrerte heller ikke noe uvanlig frem til flyet lettet i forhold til tidligere erfaringer.

Total masse i forbindelse med avgangen var beregnet av fartøysjefen til å være 1 029 kg, hvilket er 38 kg under maksimal tillatt avgangsmasse for LN-ASJ. Beregningene viser at tyngdepunktet lå innenfor godkjente begrensninger. Fartøysjefens egen vurdering var at følgende faktorer kan ha bidratt til at avgangen endte med havari:

- Redusert ytelse grunnet høyden over havet og lavt luftrykk
- Vinden kan ha endret retning under avgangen uten at han la merke til det
- Et mulig vindkast på skrå bakfra i det flyet nærmet seg sandbanken



Figur 2: Coalbmejavri (innfelt) med estimert flygetrasé på kartutsnitt.

HAVARIKOMMISSJONENS VURDERINGER

Flyets masse var 38 kg under det maksimalt tillatte, og denne ulykken viser at det ikke er mye kraftoverskudd på flytypen. I flyets håndbok står det oppgitt at stigeevnen er ca. 500 ft/min i 2 000 ft høyde. Denne marginale stigeevnen gjør flyet sårbart for ytre påvirkninger som endring av vindens styrke og retning når det befinner seg nær vannet/bakken. En dreining av vinden har trolig ført til at fartøysjefen ikke klarte å stige med LN-ASJ. Da det nærmet seg sandbanken kan i tillegg et vindkast ha ført til at flyet mistet løftekraft, slik at sammenstøt med terrenget var uunngåelig.

Den tilgjengelige avgangsdistansen synes å ha vært tilstrekkelig under forutsetning av at flyet ikke ble utsatt for vind bakfra. Fartøysjefen observerte i tiden før avgangen at vinden varierte mellom NØ og SØ. Selv om vinden hadde stabilisert seg ØNØ retning like før avgang, burde fartøysjefen ha vurdert mulighetene for at flyet kunne bli eksponert for en medvindskomponent under avgangen og takset enda lenger sørover for å gi seg selv ytterligere marginer.

Både fartøysjefen og passasjeren er overbevist om at utfallet av denne ulykken kunne ha blitt langt mer alvorlig dersom de hadde fløyet med de gamle 3-punkts setebeltene. SHT er enig i denne oppfatningen. De nye setebeltene er selvstrammende, og i tillegg til hoftebeltet er det en sele over hver skulder. Denne kombinasjonen gjør at man sitter bedre fastspent, og det er derfor sannsynlig at dette bidro til at begge om bord kom uskadet fra ulykken.

Det henvises for øvrig til SHT Rapport [SL 1995/05](#) og [SL 1997/29](#) som omhandler tilsvarende hendelser.