

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 05/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 13. januar 1995

Luftfartøy

-type og reg.: Piper L-4H Cub på flottører, LN-HOL
-fabr. år: 1944
-motor: Continental C90

Dato og tidspunkt: 18. november 1994 kl. 1500

Hendelsessted: Holsfjorden, Hol, Hallingdal

Type hendelse: Luftfartsulykke ved avgang med sjøfly

Type flyging: Privat

Værforhold: Vestlig vind, CAVOK, -10°C

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skader på vingene og flottørinnfesting, samt skade på skrog og flottører.

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 60 år

-sertifikat: Privatflygersertifikat kl. A

-flygererfaring: Totalt ca. 900 timer, hvorav ca. 500 timer på typen

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, samt samtaler med fartøysjef.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

HENDESESFORLØP

Fartøysjefen tok av fra vestenden av Holsfjorden langs høyre strandkant med retning østover. Da en høyde på ca. 60 ft var nådd ble flyet presset ned av nedgående luftstrømmer eller vindskjær. Nesen på flyet ble senket for å unngå en begynnende stall, men den lave høyden førte til at høyre vinge traff en tretopp. Flyet roterte så mot høyre, traff et tre med venstre vinge og falt rett ned på strandkanten. Ifølge fartøysjefen fikk flyet etter forholdene skader, og fartøysjefen ble ikke skadet.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen sa i samtale med HSL at det ikke var tegn til vind i vestenden av fjorden før avgang, og at is på deler av fjorden forhindret at vindrosser ble synlige på overflaten. Han mente videre at vestlig vind i høyden, pga. fjellenes beskaffenhet, kunne slå ned i dette området. Fartøysjefen mente at den uforutsette vinden brakte flyet inn i en situasjon med så lav flygehastighet at det var vanskelig å kontrollere. Han senket derfor flyets nese for å gjenvinne kontrollen, men rakk ikke å svinge flyet til venstre i tide til å unngå treet på tross av at han hadde gjenvunnet flygefart i havariøyeblikket. Fartøysjefen mener selv at havariet kunne vært unngått hvis han hadde fløyet noen meter lengere til venstre for strandkanten, og på den måten gått klar av treet.

Dette havariet viser klart hvor uberegnelig vindforholdene kan være i daler og fjellområder i Norge. Det er derfor viktig at flyging planlegges slik at farlige vindforhold unngås. Det er også viktig å fly på en slik måte at en har færrest mulig hindringer foran seg og på den måten kunne tåle fallvinder uten at situasjonen blir kritisk. En L-4 med flottører har en maksimal tillatt avgangsvekt på 580 kg. Flyet som havarerte, veide 575 kg, og dette var med på å redusere flyets evne til å motstå virkningen av fallvind og vindskjær.

TILRÅDINGER

Ingen.