

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 67/2002

Avgitt: 24. oktober 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 150F, LN-IKD
-fabr. år: 1966
-motor: Continental (Rolls Royce) O-200 A

Radiokallesignal: LKD

Dato og tidspunkt: 5. juni 2002, kl. 1211

Hendelsessted: Hedrum gård, Ringdal, ca. 10 km. SV for terskel rullebane 36 ved Sandefjord lufthavn Torp (ENTO)

Type hendelse: Luftfartshendelse, nødlanding pga. drivstoffmangel

Type flyging: Privat (Klubb)

Værforhold: Vind: 130° 8 kt. Sikt: mer enn 10 km. Ingen skyer.
Temperatur/doggpunkt: 14 °C/11 °C. QNH: 1014 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 31 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 86 timer flygetid, hvorav 16 timer på aktuell type

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382), rapporter fra Luftfartsverket, Torp kontrolltårn og HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen hadde planlagt en VFR navigasjonstur fra Stord lufthavn Sørstokken (ENSO) til Sandefjord lufthavn Torp (ENTO). Flyet var tanket opp fullt, det vil si at det var 26 US gal. drivstoff om bord. Fartøysjefen leverte inn en VFR reiseplan for en flyging som gikk kysten rundt (ENSO-Kvitsøy-Reve-Egersund-Lindesnes-Kr.sand-Arendal-Kragerø-

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Helgeroa-Fokserød-ENTO). I følge reiseplanen skulle starten finne sted kl. 0700 og flygetiden skulle være 3 timer og 30 minutter, og aksjonstiden var 4 timer og 15 minutter. Fartøysjefen hadde ikke utarbeidet noen nøyaktig operativ flygeplan for den aktuelle turen.

Starten fant sted kl. 0740, etter en tids varmkjøring. Flygingen forløp normalt i strålende vær. Fartøysjefen tok fotos over sjekkpunkter underveis. Det ble brukt lenger tid enn antatt fordi motvinden var sterkere enn forventet. Da LN-IKD passerte over Jomfruland kl. 1152 (etter 4 timer og 12 minutters flygetid), fikk flyet motorproblemer. Dette ble rapportert til LTT. Fartøysjefen valgte å stige i området ved Helgeroa til en større høyde. Planen var å klatre til 4 000 ft for om nødvendig å kunne finne et egnet nødlandingssted. Motoren startet og stoppet flere ganger i denne perioden. Torp kontrolltårn bidro med informasjon om retning og avstand til flyplassen.

Fartøysjefen skriver bl.a. i sin rapport:

”Grunnen til at jeg steg til 4 000 ft var for å ha sikre marginer med tanke på bebyggelse, kraftledninger, skog m.m. Hadde jeg brukt tiden som jeg brukte ved Helgeroa til å nå flyplassen på Torp, ville nok alt gått bra, men det kunne jeg ikke vite på forhånd.”

Kl. 1209 rapporterte fartøysjefen at motoren hadde stoppet for godt og at han kom til å nødlande. Han hadde sett seg ut et godt område. Nødlandingen ble gjennomført på en flat kornåker og verken flyet eller fartøysjefen ble skadet. Han hadde etter landingen fortsatt radiokontakt med Torp kontrolltårn, og kunne rapportere at alt var vel.

Ved undersøkelse viste det seg at begge tankene var tomme for drivstoff etter en flygetid på 4 timer og 31 minutter.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB har mottatt flere beregninger/planer fra fartøysjefen. For turen varierer flygetiden fra 02:49 timer til 03:30 timer. En av disse hadde realistisk utregnede etapper med tidsangivelser på til sammen 265 minutter (4:25 timer), det vil altså si noe over flytypens maksimale aksjonstid. Den totale flytiden var imidlertid feilaktig summert til 3:30 timer.

Fartøysjefen bega seg i dette tilfellet ut på en flytur som var lengre enn 50 NM fra startplassen uten å utarbeide en nøyaktig operativ flygeplan. Dette er et myndighetskrav i henhold til BSL D 3-1 punkt 4.4.1 og 4.4.2. HSLB er på det rene med at drivstoffmålerne i disse flyene ikke har tilfredsstillende nøyaktighet. Det er derfor ekstra viktig på forhånd korrekt å beregne drivstofforbruk og å kontrollere mengde om bord ved start.

I dette tilfelle hadde fartøysjefen fulle drivstofftanker før avgang. Tilgjengelig drivstoffmengde var følgelig kjent. En løpende oppdatert operativ flygeplan ville derfor kunne ha gitt en god oversikt over tilgjengelig drivstoff og behov for en mellomlanding. Flyet passerte i dette tilfelle flere flyplasser hvor tanking kunne ha vært utført. En slik plan

ville ha avslørt den åpenbare regnefeil som fartøysjefen hadde i sine beregninger. Han ville også kunne ha sett at motvindskomponenten var større enn den han hadde forventet.

HSLB vil også henvise til Luftfartstilsynets og Norsk Aero Klubbs GAP kampanje og brosjyren "Fulle tanker".

Da fartøysjefen til slutt forsto at en nødlanding måtte utføres, gjorde han dette på en sikker og veloverveid måte. Til tross for stor trafikkbelastning mottok fartøysjefen også god og engasjert assistanse fra flygelederen i Torp kontrolltårn.