

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I RAFTSUNDET, HADSELKOMMUNE,
DEN 11 APRIL CA KL 0905 1975 MED PIPER CHEROKEE, LN-DBH,
TILHØRENDE NARVIK FLYKLUBB

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORTEGNELSE OVER BILAG TIL RAPPORTEN I- VI

SAMMENDRAG		Side
1	Undersøkelser.....	2
1.1	Hendelsesforløpet.....	2
1.2	Personskade.....	4
1.3	Skade på luftfartøyet.....	4
1.4	Andre skader.....	5
1.5	Fartøysjefen.....	5
1.6	Luftfartøyet.....	5
1.7	Været.....	6
1.8	Navigasjonshjelpemidler.....	7
1.9	Radiosamband.....	7
1.10	Flyplass og hjelpemidler.....	7
1.11	Ferdskriver.....	7
1.12	Flyvraket og havaristedet.....	7
1.13	Brann.....	7
1.14	Muligheter for å overleve ulykken	7
1.15	Særlige undersøkelser og forsøk..	7
2	Analyse og konklusjoner.....	9
2.1	Analyse.....	9
2.2	Konklusjoner.....	11
3	Ulykkens årsak.....	11

FORTEGNELSE OVER BILAG TIL RAPPORTEN

- I Karter over havariområdet med fartøyets antatte bane, havaristed, vitners posisjon og posisjon for funn av vrakrester markert.
- II Fotografier fra havariområdet.
- III Rapporter
1. Rapport av 12. april 1975 fra lensmannsbetjent [REDACTED].
 2. Rapport av 12. april 1975 fra Flyhavarikommisjonen.
 3. Rapport av 13. april fra Flyhavarikommisjonen.
 4. Rapport av 12. september 1975 fra politibetjent [REDACTED], Narvik Politikammer.
 5. Rapport av 11. april 1975 fra Narvik Flyklubb.
 6. Rapport av 16. april 1975 fra lensmannsbetjent [REDACTED].
 7. Rapport av 5. mai 1975 fra Politifullm. [REDACTED], Lofoten og Vesteraalen Politikammer.
- IV Rapporter fra teknisk sakkyndig med vedlegg.
- V Rapporter fra lufttrafikktenesten.
- VI Værrapport.

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I RAFTSUNDET, HADSEL KOMMUNE,
DEN 11 APRIL 1975 CA KL 0905 MED PIPER CHEROKEE LN-DBH

Typebetegnelse : Piper Cherokee, PA-28-140
 Registreringsmerke : LN-DBH
 Eier : Narvik Flyklubb
 Fartøysjef : ██████████, f. ██████████ i
 Ballangen. Bopel: ██████████
 - savnet
 Passasjer : ██████████ (32 år).
 Bopel: ██████████
 ██████████ - savnet
 ; ██████████ (20 år)
 Bopel: ██████████
 ██████████ - savnet
 Havaristed : I sjøen nær Gunnarbåten holme
 i Raftsundet
 Dato og tidspunkt : 11. april 1975 ca kl 0905

SAMMENDRAG

Piper Cherokee LN-DBH med ██████████ som fører, tok av fra Narvik flyplass den 11. april 1975 ca kl 0820 for å fly til Skagen. Det var to passasjerer ombord, ██████████ og ██████████, samt noe last. Klokken 0825 etablerte fartøysjefen radiokontakt med Evenes kontrolltårn, meldte at han var over Forstangen og ga beskjed om at han hadde til hensikt å fly til Skagen flyplass via Narvik, Lødingen og Øksfjord. Beregnet flytid var 45 min. og fartøyet hadde drivstoff for 3:30 timers flyging.

Flygeren må imidlertid ha valgt en annen rute sannsynligvis på grunn av værforholdene. LN-DBH kontaktet Svolvev AFIS kl 0855 og meldte at han var på veg nordover gjennom Raftsundet.

Fartøyet ble observert ved Nordholmen i Raftsundet ca kl 0900 på N/NØ-kurs og i en høyde av 10-15 meter over sjøen. Det var på dette tidspunkt tett snødrev og sikt lik null i området.

LN-DBH anropte Skagen kontrolltårn kl 0905. Anropet ble besvart, men ingen videre melding ble hørt fra fartøyet.

På grunnlag av foretatte undersøkelser, vitners utsagn og funn av vrakrester, blant annet hovedhjulene av fartøyet undersøkt, og dokumenter - er kommisjonen kommet til den konklusjon at fartøyet ble fløyet slik at det kolliderte med varslingsflagget på Gunnarsbåten og styrtet i sjøen. Bilag I.

På tross av at en meget omfattende søk- og søkningsaksjon ble iverksatt, ble hverken de ombordværende eller ytterligere deler av fartøyet funnet.

UTRYKNINGEN

Flyhavarikommisjonen ble fredag 11. april underrettet om at et luftfartøy av typen Piper Cherokee PA28-140 LN-BDH, var savnet under en tur fra Narvik til Skagen. Det var 3 personer ombord i fartøyet, og vrakrester var funnet i Raftsundet.

Kommisjonen, bestående av ob.ltn. E. Sandberg, formann, og medlemmene flykaptein J. Jansen og politiinspektør J. F. Kielland, samt ingeniør J. Lian som teknisk sakkyndig, reiste 12. april kl 0700 fra Fornebu til det antatte havaristed. Det ble utført undersøkelser på stedet og ved Narvik Flyklubb. Vitner ble avhørt i Stokmarknes og Narvik. Hverken luftfartøyet eller de ombordværende ble funnet, bare enkelte deler og dokumenter. Kommisjonen ga politiet anvisninger om de fortsatte undersøkelser.

De fundne vrakrester ble ettersendt til den teknisk sakkyndige.

Kommisjonen var tilbake i Oslo 14. april kl 1020.

1 UNDERSØKELSER

1.1 Hendelsesforløpet

Fartøysjefen, [REDACTED], som var medlem av Narvik Flyklubb, skulle den 11. april 1975 fly en tur fra Narvik til Skagen flyplass og videre til Leknes.

Han hadde avtalt med [REDACTED] og [REDACTED] om å bli med som passasjer på turen. Fartøyet var forutsatt å returnere til Narvik samme dag.

[REDACTED] avtalte med en annen av klubbens medlemmer, [REDACTED], om bistand ved den tekniske klargjøring av fartøyet for turen.

Da det hadde falt snø om natten, dro [REDACTED] ut til flyplassen i forveien for å fjerne snøen fra flyet og løsgjøre det fra fortøyningene. [REDACTED] ankom til flyplassen ca kl 0730 og satte straks i gang med teknisk klargjøring av fartøyet i henhold til gjeldende forskrifter. Fartøyet var fullt opptanket med drivstoff.

På grunn av at banen var blitt dekket av et ca 10 cm tykt, vått snølag, ba [REDACTED] om å foreta en prøveflyging, fordi han følte seg usikker på hvordan fartøyet ville reagere på dette føret. [REDACTED] foretok en landingsrunde og hadde ingen problemer ved start eller landing. Han hjalp også til med å laste inn bagasjen som besto av en reisebag samt en verktøykasse. Denne veiet ca 25 kg og ble derfor surret fast. [REDACTED] tok plass i venstre baksete og [REDACTED] i setet foran, ved siden av føreren.

Det var på dette tidspunkt sol og klarvær i alle retninger.

[REDACTED] forespurte [REDACTED] om hvilken rute han ville anbefale å følge under turen. [REDACTED] hadde forhørt seg om været pr. telefon og fått oppgitt at det ville holde seg fint hele veien, men med noen spredte snøbyger.

[REDACTED] rådet han til å legge ruten over Evenes via Sigerfjord til Skagen, med alternativ over Lødingen direkte til Skagen dersom været tillot dette.

ga uttrykk for at han ville følge dette opplegget, men han sa også at han ønsket at kunne ha vært med på turen. Hvor vidt dette skyldtes usikkerhet fra side, hadde ikke noen formening om. Deretter entret han fartøyet og gjorde klar til avgang. Alle ombord hadde sikkerhetsbeltene påspendte da fartøyet tok av ca kl 0820. Avgangen forløp normalt.

- 1.1.2 Klokken 0825 etablerte flygeren radiokontakt med Evenes kontrolltårn, meldte at han befant seg over Forratangen i 2000 fots høyde og på kurs 270°. Han oppga følgende reiserute: Narvik-Lødingen-Øksfjord-Skagen, med beregnet flytid 45 min. Samtidig ba han om klarering til å krysse banens innflygingslinje (senterline) i sør. Fra kontrolltårnet ble fartøyet observert ca kl 0832. LN-DBH tok radiokontakt med Evenes igjen kl 0839 og forespurte om eventuelle aktive skytefelt i Vestfjorden. Han oppga ved denne anledning ikke sin posisjon. Dette var den siste kontakt mellom LN-DBH og Evenes kontrolltårn.
- 1.1.3 Klokken 0855 etablerte LN-DBH radiokontakt med Svolvær AFIS og meldte at fartøyet var på veg gjennom Raftsundet. Svolvær AFIS ga LN-DBH væropplysninger for Svolvær og Skagen. Som det fremgår av radiokorrespondansen, hadde flygeren avveket fra den oppgitte rute og valgt å fly gjennom Raftsundet, formodentlig på grunn av lavt skydekke over Lødingen og landområdene nord- og vestenfor.
- 1.1.4 Et vitne som bor på Digermulen observerte ved 0900-tiden den 11. april et fly av mindre type som fløy langs Store Mollas østside, ved innløpet til Raftsundet. (Tidspunktet er noe usikkert). Såvidt kommisjonen har kunnet bringe i erfaring, var det ingen andre fly enn LN-DBH i området på dette tidspunkt
- 1.1.5 Et annet vitne var samme morgen på veg nordover gjennom Raftsundet med sin båt. Litt før kl 0900 da båten passerte Trongstraumen, ca 1 nautisk mil sør av Nordholmen, fikk han et glimt av et lyst fly til side for båten. Han registrerte noe rød merking på det som han antok var kjennetegn e.l. Luftfartøyet fløy midt i sundet i omlag 20 meters høyde, på nordlig kurs.
- 1.1.6 Et tredje vitne som var på veg sørover gjennom Raftsundet med sin 57 fots båt, fikk i et øyeblikk se et luftfartøy, idet han befant seg rett vest av Nordholmen. Han mente bestemt å kunne fastslå tidspunktet til kl 0900 med høyest 1 minutts avvik til begge sider, da han hadde rettet sitt ur etter tidssignalet samme morgen. Luftfartøyet var på kurs nord gjennom sundet. Han så det bare i 1 til 2 sekunder, da det var tett snødrev og null sikt. Luftfartøyet passerte på babord side av båten i omlag 10-15 meters avstand. Flyhøyden anslo han til mellom 15 og 20 meter. Sikten var da så dårlig at det var vanskelig å se baugen på båten fra rorhuset, og vitnet mente at det var så vidt flyet gikk klar av mastene.

- 1.1.7 Et ektepar som bor i Tengelfjord hørte omkring kl 0900 jevn flydur ute fra Raftsundet, men de kunne ikke se flyet på grunn av dårlig sikt Etter ca 5-10 min. stoppet lyden plutselig. De kunne ikke oppgi helt nøyaktig tidspunktet, men var sikre på at det var etter at båten som er nevnt under punkt 1.1.6 foran hadde passert for sydgående. Da de senere så et helikopter komme forbi, tok de sin båt og kjørte nordover Raftsundet til Gunnarbåten. På vestre side av Gunnarbåten og 20-30 meter nord for denne, fant de et flyhjul med noe av understellet. Hjulet tok de ombord i båten.
- 1.1.8 Et annet vitne som sammen med sin hustru bor i Storkvika i Raftsundet hørte ca kl 0850 flydur som kom sør fra sundet. Duren varte ved i 5-10 minutter, hvoretter det hørtes to kraftige smell. Det siste litt svakere enn det første. Vitnets hustru hørte også flyduren og smellene. Ingen av dem så flyet da det var snødrev og null sikt.
- 1.1.9 Vitner som oppholdt seg nordenfor selve Raftsundet, hørte også flydur, men så ikke noe fly.
- 1.1.10 Kl 0905 anropte LN-DBH SKAGEN AFIS. Skagen svarte med en gang, men det kom ingen ytterligere melding fra LN-DBH på tross av at Skagen fortsatte å anrope luftfartøyet. VHF-peilingen på Skagen viste QDM335 ved anropet fra LN-DBH kl 0905.
- 1.1.11 Det ble satt i gang et omfattende lete- og sokningsarbeid med enheter fra Sjøforsvaret, Luftforsvaret og sivile, blant annet undervannskamera-operatører, men det ble bare bare funnet to hovedhjul og endel papirer og personlige eidendeler.
- 1.1.12 Kommisjonen fant malingsflak og en liten bøyning på flagget på staken på Gunnarsbåten og merker i flyets høyre hovedhjul. Etter analyse av malingsflakene og eksperimenter utført med flyets hovedhjul, anser kommisjonen at havariet skyldtes at flyet kolliderte med staken på Gunnarsbåten og gikk til bunns.

1.2 Personskade.

SKADE	BESETNING	PASSASJERER	ANDRE
Omkommet	1	2	
Skadet			
Ingen			

1.3 Skade på luftfartøyet.

Fartøyet gikk til bunns i Raftsundet og er ikke blitt lokalisert. Totalskadet.

1.4 Andre skader.

Ingen

1.5 Fartøysjefen.

██████████ var født ██████████
i Ballangen.

Han fikk sin flygerutdannelse ved Narvik Flyklubb i tidsrommet 14. september 1972 til 12. juli 1973. ██████████ fikk privatflygersertifikat (A) nr. 3405 18. februar 1974 gjeldende for 1-motors landfly inn-til 2000 kg. Sertifikatet var gyldig til 27. april 1975. Han var legeundersøkt og funnet medisinsk skikket som flyger 27. april 1975, og innehadde fly-telefonistsertifikat nr. 3880 utstedt 18. februar 1974 gyldig til 27. april 1975. Videre hadde han bevis fra Luftfartsdirektoratet for tillatelse til å foreta daglig ettersyn på Piper PA-28-140. Beviset, nr. A-3405 var utstedt 11. september 1974 og gjort gyldig til 1. november 1976. Da han startet på ulykkesturen, hadde han en samlet flytid på 116:15 timer, hvorav 58:40 timer som fartøysjef.

Av ██████████ flygetidsbok fremgår at han innehadde attestert utsjekk på følgende fartøytyper:

- Piper PA-28-140, datert 12. juli 1973
- Cessna 172, datert 20. april 1974, og
- PA 22-108, datert 10. august 1974.

Den alt overveiende del av hans samlede flytid var imidlertid utført med Piper PA-28-140.

De siste 30 dager hadde han totalt fløyet 2 timer. De siste 6 måneder hadde han tilsammen fløyet 4:35 timer. ██████████ hadde - såvidt kommisjonen har bragt i erfaring - ikke tidligere vært utsatt for uhell under flyging.

1.6 Luftfartøyet.

Luftfartøyet var en 4-seters Piper PA-28-140 med fast hjulunderstell. Det hadde en Lycoming O-320-E3D med serienr. L33589-27-A med total gangtid på 1193:25 timer. Siste 50-timers ettersyn ble foretatt den 25. mars 1975.

Skrogets serienr. var 28-7325393 og det hadde en gangtid på 193:35 etter siste 1000-timers overhaling. Siste 50-timers-etttersyn ble utført den 25. mars 1975.

Propelleren hadde typebetegnelsen 74 DM-6-0-58. Luftfartøyet var ansvarsforsikret i Norsk Flyforsikringspool gjennom assuranseselskapet "Neptun".

Flyets vekt ved avgang er beregnet slik:

Tomvekt	:	601 kg
Bensin	:	126 "
Olje	:	7 "
Fører	:	90 "
Passasjerer	:	140 "
Last	:	32 "

Total vekt	:	996 kg
------------	---	--------

Største tillatte vekt ved avgang var 976 kg. Fartøyet var således overlastet med ca 20 kg ved avgangen.

På grunn av bensinforbruket, var det imidlertid ikke overlastet i havariøyeblikket.

Tyngdepunktets beliggenhet ved havariet var ca 90,66 tommer bak datum. Det tillatte vandringsområde var fra 88,4 tommer til 95,9 tommer bak datum.

1.7 Været.

Værtjenesten Bodø har i sin rapport til kommisjonen gitt IGA-prognosen for Bodø FIR for tidsrommet 110400-111200 Z:Nordland, Troms og Finnmark kyst- og fjordstrøk, dalstrøkene omkring Bardufoss, variabel vind. Noen snøbyger særlig på ytre strøk. Sikten i bygene 500 - 2000 meter ellers over 10 km. Skyer 2-8 cu/cb i 1500/2000' nullisoterm ved bakken. lokal ising, moderat. Lett turbulens.

- 1.7.1 Værtjenesten har dessuten innhentet opplysninger fra observasjonsposter i Svolvær, Skagen, som alle går ut på at det var sammenhengende snøvær i Raftsundet og områdene omkring inn- og utløpet av sundet, fra om morgenen til tidlig på formiddagen den 11. april.

Vitner avhørt av kommisjonen har også opplyst at det i det aktuelle tidsrom var tett snøvær og sikt lik null fra Store Molla, gjennom Raftsundet og til Hanøy.

- 1.7.2 Av rapport til Luftfartsdirektoratet fra Evenes kontrolltårn fremgår at tårnet fikk en henvendelse ca kl 0750 fra Narvik med forespørsel om aktuelt vær for Evenes og Skagen. Vakhavende kontrollør går ut fra at henvendelsen kom fra fartøysjefen på LN-DBH. Han fikk opplyst at været på nevnte steder kl 0700 var bra. Se bilag. VI.

- 1.7.3 Kommissjonen anser at været har vært en avgjørende faktor i det foreliggende tilfelle.
- 1.8 Navigasjonshjelpemidler.
Ikke anvendt.
- 1.9 Radiosamband.
Luftfartøyet hadde samband med Evenes og Svolvær AFIS. Det anropet også Skagen AFIS kl 0905 og fikk svar på anropet, men etter det kom det ingen signaler fra LN-DBS. Se bilag V
- 1.10 Flyplass og hjelpemidler.
Ikke relevant.
- 1.11 Ferdskriver.
Ikke montert.
- 1.12 Flyvraket og havaristedet.
- 1.12.1 Flyvraket.
Fartøyet sank og er ikke blitt lokalisert. Bare de to hovedhjulene, rester av et medisinskap, en del dokumenter tilhørende flyet samt noen personlige effekter ble funnet. Det høyre hjul hadde en flenge i dekket. Det ble dessuten funnet malingsflak fra fartøyet på staken på Gunnarsbåten.
- 1.12.2 Havaristedet.
Kommissjonen antar at flyet traff vannflaten i umiddelbar nærhet av Gunnarsbåten, i posisjon 68°24'00"N - 15°11'02"Ø. Bilag I.
- 1.13 Brann.
Luftfartøyet sank etter anslaget mot sjøen og det oppsto derfor ingen brann.
- 1.14 Muligheter for å overleve ulykken.
Fartøyet må ha truffet vannflaten med relativ stor hastighet og ha sunket raskt. Kommissjonen antar at det ikke har vært mulig å overleve ulykken.
- 1.15 Særlige undersøkelser og forsøk.
- 1.15.1 Flygeren.
Av vitners forklaring fremgår at Pedersen var en personlig kristen og total avholdsmann. Det er ikke fremkommet opplysninger som indikerer at han ikke skulle være skikket for flyging på ulykkesdagen.

1.15.2 [redacted] ble av sin instruktør betegnet som en middels god flyger. Det er imidlertid uttalt fra flere vitner at han hadde problemer med å bedømme høyden. Dette er også opplyst å være grunnen til at han måtte fly hele 38 timer med instruktør før han fikk tillatelse til å fly solo. Hans instruktør uttalte også overfor kommisjonen at [redacted] ikke var så godt kjent at han burde ha gitt seg i kast med å fly innover Raftsundet når det var snøbygger i området. En av Narvik Flyklubbs medlemmer har i sin forklaring for kommisjonen erklært at han hadde kjent [redacted] i ca 4 år. Han var en personlig venn av [redacted]. Vitnet fremhever i sin forklaring [redacted] vanskeligheter i forbindelse med "bakkefølging" med flyging.

1.15.3 Av [redacted] flygetidsbok fremgår at han flere ganger har fløyet fra Narvik til Skagen, men det fremgår ikke hvorvidt han i disse tilfelle har lagt ruten gjennom Raftsundet.

Det fremgår av vitneutsagn at [redacted] ba en annen flyger foreta en prøve-avgang for å se hvordan fartøyet oppførte seg under avgang på slikt føre som det var på Narvik flyplass på ulykkesdagen, samt at han uttrykte ønske om at vedkommende hadde kunnet være med på turen. Han hadde også bedt om assistanse med klargjøring av fartøyet (DI) på tross av at han selv ([redacted]) hadde LD's godkjennelse til å utføre dette.

1.5.4 Kommisjonen har funnet at [redacted] vedlikeholdstrening som flyger må betegnes som utilstrekkelig, idet han i løpet av de siste 6 måneder før ulykken bare hadde logget 4:35 flytimer og herav bare 2 timer de siste 30 dager.

1.5.5 Flygebanen.

Det fremgår av fartøysjefens radiokorrespondanse med Evenes kontrolltårn og Svolve AFIS at han ikke fulgte den oppgitte ruteplan, men foretok endring av denne og bestemte seg for å legge ruten utenom Lofotveggen for deretter å forsere Raftsundet.

Det var på det tidspunkt tett snødrev og dårlig sikt da luftfartøyet befant seg ved Digermulens østside ved innløpet til Raftsundet. Fartøyet ble siden sett eller hørt fra en rekke steder nordover gjennom Raftsundet. Ifølge øyenvitners utsagn holdt luftfartøyet en høyde over sjøen på omlag 15-20 m.

1.15.6 På yttersiden av dekket på høyre hovedhjul ble det funnet en gjennomgående flenge. Det viste seg ved senere undersøkelser at gjenstanden som hadde for-

årsaket flengen også hadde skadet motstående side av dekket innenfra. Da kommisjonen fattet mistanke om at fartøyet hadde vært i kontakt med staken på Gunnarsbåten, ble det foretatt en grundig inspeksjon av staken med flagg. Det ble konstatert at flaggets øvre del var bøyet ca 5 mm, og det ble funnet små fragmenter av hvit maling på flagget. Se bilag II.

Likeledes ble det funnet en meget liten metallbit i et av kuttene i dekket.

- 1.15.7 Funnene ble sendt til Sentralinstituttet for Industriell Forskning for nærmere undersøkelser. Se bilag IV.

Det ble konstatert at det var malingflak som kunne skrive seg fra et av flyets flater, samt at metallbiten kunne skrive seg fra flagget på staken. Se bilag og

- 1.15.8 Det ble videre tatt prøver av bensinen i den tank som flyet ble fylt opp fra i Narvik, men det viste seg at bensinen i alle henseender tilfredsstilte de fastsatte kriterier. Se bilag IV.

- 1.15.9 Det ble også tatt prøve fra et oljeflak i nærheten av det formodede havaristed. Prøven ble undersøkt av Dr. Francis, Kemisk Institutt, Universitetet i Bergen. Prøvene var imidlertid negative, da konsentrasjonen var for tynn.

- 1.15.10 Under soknings- og leteaksjonen ble det gjort ytterligere funn av en del effekter som kan skrive seg fra flyet. Funnene har ikke bidratt til videre oppklaring av ulykken. Funnene er listet i bilag II 1.

2 ANALYSE OG KONKLUSJONER

2.1 Analyse.

Kommisjonen har vurdert fartøysjefens skikkethet til å gjennomføre turen, slik som den artet seg. Man har herunder tatt i betraktning det skussmål han er blitt gitt som flyger, av sine klubbkamerater og instruktører. Videre har kommisjonen merket seg den usikkerhet som han tydelig la for dagen før avgang. For det første ville han ha hjelp til å klargjøre flyet før avgang. Dette på tross av at han hadde L.D.'s skriftlige bevis for at han var funnet kompetent til selv å foreta denne operasjon.

Dernest ba han sin klubbkamerat om å forta en prøverunde for å sjekke baneforholdene.

Han uttrykte også et ønske om at denne kunne ha vært med på turen.

Kommisjonen har også merket seg at [REDACTED] hadde hatt svært liten vedlikeholdsflyging i tiden før ulykken.

Han hadde således bare fløyet 2 timer de siste 30 dager og 4:35 timer det siste halve år.

Kommisjonen har funnet at [redacted] nok uten vanskeligheter kunne ha utført turen under gode forhold. Under de forhold som hersket i Raftsundet på ulykkesturen, hadde han imidlertid små sjanser til å klare seg.

- 2.1.1 Fartøysjefens oppfatning av de herskende værforhold var at det var fint vær hele veien, bortsett fra enkelte spredte snøbyger. Bilag III 3. Kommisjonen antar at da han så at det var snøbyger ved store Molla, antok han at han var i en slik spredt snøbygge og at han snart ville være igjennom den. Snøbygene utenfor store Molla var heller ikke så tette.

Imidlertid ble forholdene bare verre og i følge vitners utsagn var det tett snødrev og null sikt gjennom hele Raftsundet.

- 2.1.2 Som nevnt, anropte fartøysjefen Skagen AFIS kl 0905. Skagen svarte, men noen ytterligere forbindelse ble ikke etablert. Kontrolløren på Skagen avleste QDM 335°. Riktig innplottet på kartet går peilingslinjen ca 500 meter nord for Gunnarbåten. Da luftfartøyet befant seg i så lav høyde over vannflaten og det var tildels høye landskapsformasjoner mellom flyet og peilestasjonen, antar kommisjonen at det ikke er sannsynlig at en unøyaktighet i peilingen på et par grader kan utelukkes. Dette er blitt bekreftet ved henvendelse til Luftforsvarets Forsyningskommando. En feil avlesing kan ha funnet sted. Luftfartøyets sender var bare i virksomhet i noen sekunder. Kommisjonen antar at LN-DBH anropte Skagen mens fartøyet var sør for Gunnarbåten.

- 2.1.3 De tidspunkter som de forskjellige vitner har oppgitt for sine observasjoner, er naturlig nok noe upresise. Vitne nr. 1, dok. 12, som så luftfartøyet vest for Nordholmen (Bilag III 1) synes imidlertid sikker i sin angivelse når han sier at flyet passerte ham kl 0900 - 1 min.

- 2.1.4 Hvis man antar at fartøysjefen hadde satt ut full flaps og fløy med en hastighet av 70 mph, vil det ha tatt ca 2 min å fly fra Nordholmen til Gunnarsbåten på rett kurs. Det må vel imidlertid antas at han forsøkte å fly slik at han til enhver tid kunne skimte strandkanten, og vil da ha brukt lenger tid på strekningen. Kommisjonen antar at de oppgitte tider og distanser stemmer relativt godt overens, under forutsetning av at fartøysjefen anropte Skagen umiddelbart før flyet traff staken på Gunnarsbåten.

- 2.1.5 Kommissjonens teknisk sakkyndige foretok selv be-
faring av Gunnarsbåten og tok de foran nevnte
prøver. Han har siden foretatt en rekke eksperimen-
ter og prøver med det skadede høyre hovedhjul
(Se rapport bilag IV.). Resultatet av disse
undersøkelser kan kort beskrives slik:
- Flyets kurs i kollisjonsøyeblikket har vært mellom nord-nordvest eller nord-nordøst.
 - Det var i "side-slipp" mot høyre med en krenging på 30 - 40 grader.

2.1.6 Kommissjonen anser at flygeren ved å fortsette inn-
over Raftsundet under de rådende værforhold var
kommet inn i en slik situasjon at et havari nærmest
var uunngåelig, selv for en lommekjent og mer er-
faren flyger.

2.2 Konklusjoner.

2.2.1 Undersøkelseresultater.

- a) Luftfartøyet LN-DBH var forskriftsmessig registrert, sertifisert og forsikret.
- b) Fartøysjefen var forskriftsmessig sertifisert og var fysisk og psykisk skikket for flyging.
- c) Fartøyet var ikke overlastet og tyngdepunktet lå innenfor det tillatte vandringsområde.
- d) Værforholdene i Raftsundet var så dårlige at sikker kontaktflyging var umulig.
- e) Fartøyet var så vidt kommissjonen har kunnet konstatere i god teknisk stand før havariet fant sted.
- f) Luftfartøyet kolliderte med flagget på staken på Gunnarsbåten i Raftsundet.
- g) Redningstjenesten fungerte meget tilfredsstillende.

3 ULYKKENS ÅRSÅK

Årsaken til at luftfartøy LN-DBH havarerte i Raftsundet i Hadsel Kommune den 11. april 1975, var at flyet under meget dårlige værforhold kolliderte med sjømerket på Gunnarsbåten og styrtet i sjøen.

Eirik Sandberg

J.M. Jansen

J.F. Kielland