

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I YTRE
HELLEMOFJORDEN DEN 18. AUGUST 1976
CA KL 1005 MED CESSNA U206F, SE-GOG
TILHØRENDE AB FISKFLYG

INNHOLDSFORTEGNELSE

Fortegnelse over bilag til rapporten

	Side
Sammendrag	1
1. Undersøkelser	2
1.1 Hendelsesforløpet	2
1.2 Personskade	4
1.3 Skade på luftfartøyet	4
1.4 Andre skader	4
1.5 Fartøysjefen	4
1.6 Luftfartøyet	5
1.7 Været	5
1.8 Navigasjonshjelpemidler ..	5
1.9 Radiosamband	5
1.10 Flyplass og hjelpemidler..	6
1.11 Flyregistrator	6
1.12 Flyvraket og havaristedet	6
1.13 Muligheter til å overleve ulykken	6
1.14 Spesielle undersøkelser og prøver	6
2. Analyse og konklusjon	8
2.1 Analyse	8
2.2 Konklusjon	8

FORTEGNELSE OVER BILAG TIL RAPPORTEN

- I
 - 1. Kart i målestokk 1:250 000 med flyets rute og havaristedet (luftspennet) inntegnet
 - 2. Kopi av riss over spennet
- II Fotografier av flyet og spennet
- III Rapporter
 - 1. Rapport av 28. august 1976 fra lensmann [redacted], Tysfjord lensmannskontor, Kjøpsvik
 - 2. Rapport av 18. august 1976 fra politibetjent [redacted], Kriminalavdelingen, Bodø politikammer
 - 3. Rapport av 8. mars 1977 fra Flyhavarikommisjonen
- IV Rapport fra Værtjenesten
- V Rapporter fra luftrafikkjenesten
 - 1. Logg fra Hovedredningssentralen, Bodø
 - 2. Kopi av signal om reiseplan
- VI Kopi av driftstillatelse for Aktiebolaget Fiskflyg fra Luftfartsværket
- VII Kopi av eksempel på korrespondanse mellom AB Fiskflyg og distriktssjefen i 10. Tolldistrikt vedrørende tillatelse til flyging i Norge.

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I YTRE HELLEMO-
FJORDEN DEN 18. AUGUST 1976 CA KL 1005 MED
CESSNA U206F, SE-GOG TILHØRENDE AB FISK-
FLYG

Typebetegnelse: Cessna U206F, utstyrt
med flottører

Registreringsmerke: SE-GOG

Eier: AB Fiskflyg, Strömnäsgatan 30,
94100 PITEÅ

Bruker: AB Fiskflyg

Fartøysjef: [REDACTED],
født [REDACTED] i
[REDACTED], Sverige

Havaristed: Utenfor Hellandsberg i ytre
Hellemfjorden.

Dato og tidspunkt: 18. august 1976 ca kl 1005

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid.

SAMMENDRAG

Luftfartøyet Cessna U206F, SE-GOG startet om morgenen den 18. august 1976 fra Sitasjaurestugan i Sverige for å fly til Hellembotn. Føreren [REDACTED] var alene ombord. Oppdraget gikk ut på å hente passasjerer i Hellembotn og fly disse til et vann ved grensen mot Sverige. På grunn av en misforståelse var fartøysjefen av den oppfatning at passasjerene skulle hentes ved en brygge ved Hellandsberg ytterst i Hellemfjorden. Da flyet passerte innerste del av Hellemfjorden (Hellembotn) påbegynte fartøysjefen en gradvis gjennomsynkning fra 3000 fot og passerte Musken i ca 200 meters høyde. Han kunne se bryggen ved Hellandsberg på ca 10 km avstand og reduserte høyden ytterligere for å lande rett frem. Han bestemte seg imidlertid for å gjøre en sving over husene ved bryggen for å varsle sin ankomst og flatet derfor ut. På dette tidspunkt hadde han sin oppmerksomhet henvendt på bryggen og husene og så derfor ikke luftspennet som der går over fjorden før det var for sent (på ca 20-30 meters avstand). Han trakk opp, men flyet traff ledningene med understellet og ble hengende med nesen mot sjøen på den indre ledning og etter de bakre flottørstag. Fartøysjefen fikk stoppet motoren og sendt May Day over flyets radio.

Redningsssentralen i Bodo fikk melding om ulykken pr. telefon fra Tysfjord kl 1010. Et Sea King redningshelikopter ble alarmert og reddet flygeren ut fra flyet ved hjelp av redningsheis.

Flyet ble fjernet fra spennet ved at de stag som holdt det fast i ledningen ble skutt av ved hjelp av gevær.

Det oppsto skader på to av spennets tre ledninger, og produksjonstap ved A/S NORCEMS bedrifter i Kjøpsvik på grunn av strømutføring.

1. Undersøkelser

1.1 Hendelsesforløpet

Fartøysjefen [redacted] fikk om morgenen den 18. august 1976 beskjed om å hente 5 personer deriblant kjøpmann [redacted] i Hellemobotn for å fly disse opp til Kuvatr, som ligger på grensen mot Sverige. Beskjeden fikk han av sin bror-sønn som er flyger og telefonvakt i firmaet, A/B Fiskflyg, som har sommerbase i Luspebryggen, Stora Sjøfallet i Sverige. Fartøysjefen var kjent med hvor [redacted] brygge i Hellemofjorden var, skjønt han ikke tidligere hadde vært så langt ute i Hellemofjorden.

Kjøpmann [redacted] hadde ringt til firmaets base både den 16. og 17. august og avtalt å bli hentet i Hellemobotn. Fartøysjefen var imidlertid i den tro at "Hellemobotn" betegner hele Hellemofjorden, mens [redacted] for sin del mente stedet Hellemobotn slik som det er betegnet på kartet.

1.1.2

[redacted] reiste om morgenen den 18. august til Hellemobotn, hvor han ankom ca kl 0930.

[redacted] var samme morgen på et oppdrag i Sitasjaure. Etter avgang derfra satte han kursen sørvestover - mot Ruotjajaures nordende, slik at han kunne oppnå radioforbindelse (UHF) med hjemmebasen. Like før kl 1000 fikk han forbindelse med telefonvakten og fikk bekreftet at det var klarert at han kunne hente [redacted] med en gang.

Han la da om kursen fra Ruotjajaure rett vestover til han kom over Hellemobotn og fulgte deretter Hellemofjorden utover. Flyet ble observert av [redacted] som på dette tidspunkt var på plass i Hellemobotn.

1.1.3

Ifølge fartøysjefens forklaring var flyet i en høyde av ca 3000 fot da det passerte Hellemobotn, men deretter ble flygehøyden gradvis redusert slik at han passerte Musken i ca 200 meter over havet.

Han hadde nylig vært i Musken på et oppdrag og visste at det ikke var noen spenn over fjorden på den strekningen. Han hadde studert et veggkart på firmaets kontor og var helt klar over hvor [redacted] brygge var. Han anvendte derfor ikke det turistkart over området som alltid ligger i flyet.

Fartøysjefen var fullt oppmerksom på at det kan forventes å finne ledningsspenn over norske fjorder, og han hadde oppmerksomheten rettet på dette.

Han fikk øye på [redacted] brygge på ca 10 km avstand og reduserte høyden ytterligere med tanke på landing. Like før han kom på høyde med Hellandsberget bestemte han seg imidlertid for å gjøre en sving over bryggen og husene for å varsle sin ankomst, og flatet derfor ut, samtidig som han så etter passasjerene nede på bakken.

Da fikk han plutselig øye på luftspennet ca 70° ut til høyre, i samme høyde som flyet og i en avstand av ca 20 - 30 meter. Han trakk instinktivt opp, men klarte ikke å forhindre at flotterene først kom i berøring med den innerste ledningen.

Deretter kom det bort i midt-ledningen og ble slengt rundt og tilbake til den innerste ledning. Flyets fremre flottørstag ble slitt av og det ble hengende over den innerste ledning på de bakre flottørstag og med nesene ned. Ved kollisjonen hørt et smell fra flyet, og det kom til en kortvarig røktutvikling. Flygeren slo selv av motoren og sendte MAY DAY over radio.

Flyet kolliderte med spennet noe sør for midten av fjorden og hang ca 30-40 m over havflaten.

1.1.4 Hovedredningssentralen i Bodø fikk telefonbeskjed om uhellet kl 1010. Et Sea-King helikopter fra 330 skvadron ble alarmert kl 1014. Omtrent kl 1111 mottok HRS melding fra helikopteret om at flygeren var berget ved hjelp av redningsheis.

1.1.5 Da det ble klart at flyet måtte frigjøres fra ledningsspennet så fort som mulig - for at spenningen igjen skulle kunne bli satt på - ble flottørstagene som holdt flyet skutt av med gevær. Flyet kom derved løs og fallt i sjøen. Skroget med vinger og motor sank med en gang, men begge flottørene ble berget i land. Senere forsøk på å berge flyet har vært resultatløse.

1.1.6 Det var meget gode værforhold da kollisjonen inntraff. Lettskyet, vindstille og gløtt av sol. Flygeren hadde solen inn fra høyre side, bakfra. Sjøen var blank.

Spennets master var forskriftsmessig merket med røde og hvite felt.

Mastene står imidlertid så høyt (særlig ved Hellandsberg hvor de står i en høyde av 180 m), at flygeren vanskelig kunne se dem fra den høyde flyet befant seg i.

1.2 Personskade

	Besetning	Passasjerer	Andre
Skade			
Omkommet			
Ingen	1		

1.3 Skade på luftfartøyet

Fartøyet ble totalskadet.

1.4 Andre skader

Det ble påført **synlige** skader på to av spennets ledninger. Avbrudd av strømtilførselen til A/S NORCEM'S bedrift i Köpsvik i ca. 12 timer medførte et betydelig produksjonstap.

1.5 Fartøysjefen

1.5.1 Fartøysjefen [redacted] er svensk statsborger, født [redacted] i [redacted]. Han er flyger, direktør og teknisk sjef i firmaet AB Fiskflyg, hvor han også er medeier. Fartøysjefen har etter eget utsagn innehatt svensk **flygersertifikat** i mer enn 20 år og hadde ved havariet ca 4500 flytimer, alle på sjøfly.

1.5.2 I henhold til dokumenter innhentet fra Luftfartsverket, hadde han ved siste fornyelse av sertifikatet - den 13. april 1976 - en samlet flytid på 4.068 timer. Sertifikatet var gyldig til 31. desember 1976 for en-motors land- og sjøfly med maks. totalvekt inntil 5.700 kg. Fartøysjefen hadde utsjekk på følgende flytyper: Piper Cub, RC-3 Seabee og Cessna 206. Ifølge egen forklaring har han ikke tidligere hatt større flyhell.

1.6 Luftfartøyet

1.6.1 Luftfartøyet var av typen Cessna U206F. Det var bygget ved Cessna Aircraft Company, Wichita, Kansas, U.S.A. i 1976 og hadde serienr. 03186. Det ble innført i Svenska luftfartøyregisteret den 3. juni 1976 med AB Fiskflyg som eier, og fikk nasjonalitets- og registreringsbetegnelse SE-GOG. Luftfartøyet var gitt klassifisering i samsvar med BCL-M 1.4 "Normal/Standard/Passagerare". Flyets gangtid ved havariet er ikke kjent da fartøyjournal gikk tapt sammen med flyet. Det anses som sikkert at flyet ikke var overlastet ved havariet og at tyngdepunktet har ligget innenfor det tillatte vandringsområde.

Flyet var ansvars- og kaskoforsikret i Forsikringsselskapet Skandia.

1.7 Været

Værtjenesten, Bodø Lufthavn har gjort en vurdering av vær-situasjonen i Hellemofjorden på ulykkesdagen. Vurderingen er basert på observasjoner fra omkringliggende stasjoner da det ikke er etablert noen observasjonsstasjon i Hellemofjorden. Værforholdene er anslått slik:

Vind: Variabel, 10 knop
Sikt: 30 - 50 km
Vær: Opphold
Skyer: 2-4 cu i 3000 fot
3-6 sc i 5000 fot

I henhold til fartøysjefens og øyenvitners forklaringer var det vindstille, gløtt av sol og god sikt da kollisjonen med spennet fant sted. Kommisjonen mener at vær- og lysforhold ikke har vært medvirkende årsak til havariet.

1.8 Navigasjonshjelpemidler

Ikke anvendt.

1.9 Radiosamband

Luftfartøyets UHF sender/mottaker fungerte normalt. Fartøysjefen hadde god radioforbindelse med hjemmestasjonen da flyet var over Ruotjajaure. Likeledes ble radiotelefoni fra flyet mottatt av båter som lå ved kai i Hellaandsberg, mens flyet hang i spennet.

- 1.10 Flyplass og hjelpemidler
Ikke relevant
- 1.11 Flyregistrator
Ikke påbudt og ikke montert
- 1.12 Flyvraket og havaristedet
- 1.12.1 Flyvraket
Flyvraket sank etter at det var blitt skutt ned fra ledningsspennet. Det har vært gjort forsøk på å få tak i flyet med trål, men på grunn av at fjorden er så dyp utenfor Hellandsberg har ikke dette lyktes. Begge flottører fra flyet er i imidlertid brakt på land. De hadde begge større bruddskader og kulehull.
- 1.12.2 Havaristedet
Havaristedet er vist i bilag I og II. Dets geografiske posisjon er: 68°02'30"N 16°10'00"Ø.
- 1.13 Muligheter for å overleve ulykken
Det fremgår av hendelsesforløpet at det var fullt mulig å overleve ulykken. Kommisjonen vil imidlertid påpeke at tilfellet var enestående og at bare en nesten usannsynlig rekke av heldige omstendigheter førte til at fartøysjefen kom fra havariet med livet i behold.
- 1.14 Spesielle undersøkelser og prøver
- 1.14.1 Luftfartøyet
Kommisjonen har ikke funnet grunnlag for å anta at det var noen teknisk feil ved flyet før havariet.
- 1.14.2 Fartøysjefen
Fartøysjefen må betegnes som en meget erfaren flyger, spesielt med flottørfly. Han har også stor erfaring i flyging i fjellet og er lokalkjent i sitt normale operasjonsområde. Det synes å fremgå at han har noe mindre kjennskap til flyging på norskekysten.

1.14.3 Planlegging av flygingen

Da fartøysjefen la ut på dagens flyging, først til Vaisaluokla og Sitajaure, var han ikke sikker på om han på samme tur også skulle hente [redacted] med følge.

Dette måtte firmaets telefonvakt først få bekreftet fra [redacted], innhente tillatelse fra 10. toll-distrikt, samt sende reiseplan til Lufttrafikk-tjenesten. Først da flyet var over Ruotjajaure i 3000 fot, fikk fartøysjefen over radio endelig beskjed om å hente [redacted]. På sin tur til Musken et par dager tidligere hadde han blitt gjort oppmerksom på hvor [redacted] brygge var (ca 10 km lengre ut i Hellemofjorden).

Med sitt kjennskap til de topografiske forhold og på grunn av de gunstige værforhold, forekom det fartøysjefen unødvendig å foreta noen videre planlegging av turen. Han hadde dessuten studert oversiktskartet på firmaets kontor før avgang. Det har ikke vært mulig å frembringe den eldre utgave av turistkart over området, som fantes i flyet. På et turistkart av ny dato dekkes ikke den ytre del av Hellemofjorden og avmerking av luftspenn finnes ikke på dette kartblad. Kommisjonen anser at fartøysjefen ut fra de medbrakte kart ikke kunne ha blitt oppmerksom på spennet. Kommisjonen vil bemerke at spennet ved Hellandsberg er tydelig avmerket på flykart i målestokk 1:250 000, Serie 1501 Joint Operation Graphic (Air).

1.14.4 Det aktuelle luftspenn er en 60 KV kraftledning som består av 3 parallelle faser. Spennet er strukket fra mast på Hellandsberg i en høyde av 180 m til mast på Hestnes som ligger 88 m over havet. Spennets totale lengde er 1.709 meter og den laveste høyde over sjøen er 38 meter ved normal belastning.

Selve spennet er umerket, men mastene på hver side er forskriftsmessig merket med røde og hvite felt.

1.14.5 Det fremgår av fartøysjefens forklaring at AB Fiskflygs hovedbeskjeftigelse er å fly lappmarksprodukter i Luleåelv fjellområde, noe som man har holdt på med i ca 25 år.

Firmaet kjøper produkter som multer, ryper, elgkjøtt og edelfisk fra samer og fastboende og selgerne følger da ofte med på turene og får proviant brakt pr. fly, dette som en del av oppgjøret for produktene.

I det foreliggende tilfelle skulle - i henhold til flygeren - [redacted] m/følge flys fra hentestedet til Kuvatn (som ligger i Norge). Følget skulle gå fra Kuvatn til Läipajaure hvor de 5 dager senere skulle avlevere multer til AB Fiskflyg og samtidig etterforsynes med proviant.

Ved henvendelse pr. telefon til fru [redacted] (hustru til [redacted]) den 18. mars 1977, har imidlertid Kommissjonen fått opplyst at hensikten var at ekteparet [redacted] med følge bare skulle flys opp på fjellet hvorfra de skulle gå tilbake til Hellemobotn. De skulle også om mulig plukke multer. De øvrige passasjerer som skulle være med på turen var allerede på ferie i Hellemobotn. Dette var grunnen til at ekteparet [redacted] reiste fra sin bopel til Hellemobotn. Betalingsordning for flyturen ble så vidt [redacted] kunne erindre, ikke avtalt. De passasjerer som skulle være med fra Hellemobotn var:

[redacted] (bror til [redacted])

[redacted] (svoger)

[redacted] (søster til [redacted])

- 1.14.6 Søknad om tillatelse til å utføre slike transportflyginger blir foran hver tur sendt sjefen i 10. toll-distrikt, Bodø, som klarerer den rent tollmessige side av saken. Til informasjon blir kopi av svaret sendt til berørte svenske tollmyndigheter, Lufttrafikkjenesten i Norge samt angjeldende norske politimyndighet. Se bilag VII.

Før turen utføres, sender firmaet reiseplan på vanlig måte til Lufttrafikkjenesten i Norge.

2. ANALYSE OG KONKLUSJON

2.1 Analyse

Det synes klart at det foreliggende uhell skyldtes en serie uheldige omstendigheter.

- Fartøysjefen misforsto den geografiske angivelse av hentested og fløy til galt sted.
- Da han ikke observerte passasjerene på det antatte (feilaktige) hentested avbrøt han innflygingen for å ta en sving over stedet. Hadde han fortsatt gjennomsynkingen ville han ha passert under spennet.
- Fartøysjefen var klar over den foreliggende fare for spenn over norske fjorder og hadde sin oppmerksomhet rettet mot dette. I det skjebnesvangre øyeblikk glemte han å holde utkikk etter spenn og konsentrerte seg om observasjon på bakken.

- 2.1.1 I henhold til Lufttrafikkjenestens bestemmelse skulle fartøysjefen - da han bestemte seg for å fly en runde over husene - ha påbegynt stigning til 500 fot før denne manøver. Kommissjonen anser imidlertid at han ikke direkte kan lastes for å ha overtrådt bestemmelsen om tillatt minstehøyde da han ikke hadde påbegynt svingen da kollisjonen inntraff, og således må kunne sies å ha befunnet seg i landingsfasen.
- 2.1.2 Kommissjonen har ikke vurdert hvorvidt den virksomhet som AB Fiskfly bedriver i Norge kan komme inn under begrepet taksiflyging.
- 2.2 Konklusjon
- 2.2.1 Undersøkelseresultater
- a) Luftfartøyet SE-GOG var forskriftsmessig registrert, sertifisert og forsikret. Det antas også at flyet var forskriftsmessig vedlikeholdt.
 - b) Fartøysjefen var i besittelse av de foreskrevne sertifikater og var fysisk og psykisk skikket for flyging.
 - c) Luftfartøyet var høyst sannsynlig ikke overlaster og tyngdepunktet har ligget innenfor det tillatte vandringsområde.
 - d) Fartøysjefen misoppfattet beliggenhet og geografisk betegnelse på det sted hvor han skulle hente sine passasjerer.
 - e) Redningstjenesten fungerte raskt og effektivt.
- 2.2.2 Ulykkens årsak
- Årsaken til havariet var at luftfartøyet SE-GOG kolliderte med et ledningsspenn over Hellemo-fjorden den 18. august 1976 ca kl 1005.

Oslo, 16. mai 1977

E. Sandberg

J.F. Kielland

K. Lunne