

R A P P O R T

ØM

LUFTFARTSULYKKE I NÆRHETEN AV LANGE-
VATNET I BJERKREIM DEN 23. OKTOBER 1977,
MED PIPER CHEROKEE PA-28-151 LN-BGU, TIL-
HØRENDE [REDACTED]

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	6
1.8 Navigasjonshjelpemidler	8
1.9 Radiosamband	8
1.10 Flyplass og hjelpemidler	8
1.11 Flyregistrator	8
1.12 Flyvraket og havaristedet	9
1.13 Brann	10
1.14 Overlevelsesmuligheter	10
1.15 Spesielle undersøkelser	10
2. Analyse og konklusjon	11
2.1 Analyse	11
2.2 Konklusjon	13

FORTEGNELSE OVER BILAG TIL RAPPORTEN

I. Kart

- 1) Kart over havaristedet og tilstøtende områder (1 : 50 000)
- 2) Kart over havaristedet (1 : 5000)

II Fotomappe

III Rapporter m.v.

- 1) Utskrift av vaktjournal ved Rogaland politikammer
- 2) Resursfortegnelse fra Rogaland politikammer
- 3) Resurslogg fra Rogaland politikammer
- 4) Logg fra Rogaland politikammer
- 5) Rapport m/vedlegg av 24. oktober 1977 fra politibetjent Arne Arild Wetteland, Egersund
- 6) Rapport av 25. oktober 1977 fra politibetjent Bernt Andersen, Sandnes
- 7) Rapport av 25. oktober 1977 fra politibetjent Håkon Åsland, Sandnes
- 8) Rapport av 26. oktober 1977 fra politibetjent Carl Dag Aasland, Sandnes
- 9) Vitneavhør ved Flyhavarikommisjonen
 - a) Vitneavhør, restauratør [REDACTED]
 - b) Vitneavhør, disponent [REDACTED]
 - c) Vitneavhør, elektromontør [REDACTED]
 - d) Vitneavhør, (tilleggsforklaring) restauratør [REDACTED]
- 10) Rapport av 27. oktober 1977 fra politibetjent Bernt Andersen, Sandnes
- 11) Rapport av 1. november 1977 fra lensmannsbetjent Håkon Surdal, Bjerkreim lensmannskontor
- 12) Rapport av 2. november 1977 fra politibetjent Bernt Andersen, Sandnes
- 13) Rapport av 11. november 1977 fra politibetjent Olaf Aurdal, Egersund
- 14) Flyhavarikommisjonens brev til Amerikas Forente Staters Ambassade av 15. november 1977.
- 15) Brev fra Amerikas Forente Staters Ambassade av 15. mars 1978
- 16) Brev fra Amerikas Forente Staters Ambassade av 17. april 1978

IV Tekniske rapporter

- 1) Rapport av 24. februar 1978 fra teknisk sakkyndig
- 2) Rapport av 27. februar 1978 fra Norsk Olje A/S

V Rapport fra vartjenesten

VI Rapporter m.v. fra luftrafikktjenesten

- 1) Rapport av 24. oktober 1977 fra Sola kontrolltårn
- 2) Utskrift av vaktjournal ved Sola kontrolltårn
- 3) Utskrift av lydbånd ved Sola kontrolltårn
- 4) Rapport av 1. november 1977 fra Stavanger kontrollsentral
- 5) Kopi av redningslogg fra Hovedredningssentralen Stavanger/Sola
- 6) Brev av 3. november 1977 fra distriktssjefen i Sør-Norge til Luftfartsdirektoratet

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE I NÆRHETEN AV
LANGEVATNET I BJERKREIM DEN 23. OKTOBER 1977,
MED PIPER CHEROKEE PA-28-151 LN-BGU, TIL-
HØRENDE [REDACTED]

Typebetegnelse: Piper Cherokee PA-28-151
Registreringsmerke: LN-BGU
Eier: [REDACTED], Hafrsfjord
Bruker: Sola Flyklubb, Sola
Fartøysjef: [REDACTED]
f. [REDACTED] (amerikansk
statsborger) - omkommet
Passasjerer: [REDACTED]
f. [REDACTED] (amerikansk
statsborger) - omkommet
[REDACTED]
f. [REDACTED] (amerikansk
statsborger) - omkommet
[REDACTED]
f. [REDACTED] (amerikansk
statsborger) - omkommet
Havariststed: Nær Langevatnet i Bjerkreim -
5841 N 0556 Ø
Dato og tidspunkt: 23. oktober 1977 ca. kl. 1300.

Alle tider i denne rapport er lokal tid, hvis ikke
annet er angitt.

SAMMENDRAG

Den 23. oktober 1977 kl. 1232 tok Piper Cherokee
PA-28-151, LN-BGU, av fra Sola med fire personer
ombord. Det var ikke innmeldt reiseplan for fly-
gingen, men ca. 20 minutter før avgang hadde far-
tøysjefen pr. telefon meddelt Sola kontrolltårn (TWR)
at LN-BGU skulle foreta en VFR-flyging til Lista,
med overflyging av Lista og retur til Sola.

Etter avgang opplyste fartøysjefen på forespørsel
fra Sola TWR at LN-BGU beregnet å være tilbake på
Sola kl. 1400. Omlag kl. 1300 forsøkte Sola TWR
å få kontakt med flyet over radio, men dette lyk-
kedes ikke. Senere er det ingen som med sikkerhet

kan hevde å ha sett eller hørt LN-BGU før flyet den 25. oktober 1977 ca. kl. 0930 ble funnet havarert i Bjerkreim. Flyet hadde kollidert med en fjellskrent og var totalhavarert. Alle de fire ombordværende var omkommet.

Årsaken til ulykken antas å være at flygeren forsøkte å gjennomføre VFR-flyging under vær- og terrengforhold som umuliggjorde dette, og at fartøyet herunder kolliderte med en fjellskrent.

UTRYKKINGEN

Den 25. oktober 1977 kl. 1000 fikk Flyhavari-kommisjonen underretning fra Hovedredningssentralen på Sola om at Piper Cherokee, LN-BGU, var funnet havarert ved Langevatnet i Bjerkreim. Alle ombordværende, 4 amerikanske statsborgere, var omkommet.

Flyhavarikommisjonen fikk følgende sammensetning:

Major Karl Fredrik Henningsvåg, formann
 Politiinspektør Arnstein Øverkil, medlem
 Flykaptein Søren T. Skaara, medlem

Oberstløytnant Ansgar Anstorp ble noe senere knyttet til kommisjonen som teknisk sakkyndig.

Kommisjonen reiste med fly fra Fornebu til Stavanger den 25. oktober 1977 kl. 1615 og ankom Hovedredningssentralen på Sola kl. 1715 samme dag, hvor undersøkelsesarbeidet umiddelbart ble påbegynt.

1. UNDERSØKELSER

1.1 Hendelsesforløpet

1.1.1 Ifølge vakthavende meteorolog ved Værtjenesten, Sola, ble han den 23. oktober 1977, sannsynligvis mellom kl. 0900 og 0930, kontaktet på telefon av en engelsktalende mann som forespurte om værforholdene med henblikk på en flyging Sola-Lista samme dag.

1.1.2 Det er høyst sannsynlig at vedkommende engelsktalende mann som ringte Værtjenesten var [redacted], og han ble av vakthavende meteorolog informert om at værforholdene sørover var særdeles dårlige, med stedvis tåke, men at det var sannsynlig at en forbigående bedring

ville inntreffe rundt middagstider. Nærmere antatte data om været ble ikke gitt. Vær-tjenesten var etter dette ikke i kontakt med vedkommende og heller ikke med andre som forespurte om mulighetene for kontaktflyging sør- over Jæren fra Sola.

- 1.1.3 Kl. 1213 mottok Sola TWR pr. telefon melding på engelsk fra flyklubben (Sola flyklubb) om at LN-BGU om 20 minutter ville starte på en VFR-flyging til Lista, med overflyging av Lista og retur til Sola. På forespørsel fra Sola TWR om dette var en reiseplan eller bare en melding, svarte vedkommende at det bare var en melding.
- 1.1.4 Kl. 1124 kalte LN-BGU Sola TWR på radioen og bad om taxi-klarering for VFR-flyging til Lista. Flyet ble klarert til holdeposisjon bane 18 og fikk oppgitt QNH 1012 mb, hvilket LN-BGU kviterte for.
- 1.1.5 LN-BGU meldte kl. 1231 at flyet var klar for avgang og vanlig avgangsklarering ble gitt av Sola TWR. Flyet var i luften kl. 1232.
- 1.1.6 Kl. 1233 ble Sola TWR anmodet av et annet luftfartøy, LN-KAJ, om å spørre LN-BGU når flygeren antok å være tilbake på Sola etter flygingen til Lista. Det ble fra LN-BGU opplyst at man beregnet å returnere til Sola kl. 1400.
- 1.1.7 Omlag kl. 1300 anropte Sola TWR LN-BGU i den hensikt å klarere flyet over på en annen frekvens, men det ble ikke oppnådd kontakt. Senere er det ingen som med sikkerhet kan hevde å ha sett eller hørt LN-BGU.
- 1.1.8 Senere på ettermiddagen kontaktet en representant for Sola flyklubb Sola TWR pr. telefon og forespurte om det var noe nytt angående LN-BGU. Sola TWR svarte benektende på henvendelsen, men meddelte at man skulle undersøke med Lista, om flyet muligens var der.
- 1.1.9 Sola TWR foretok en rekke undersøkelser for om mulig å bringe klarhet i om flyet hadde landet på flyplasser eller landingsstriper i nærheten. Undersøkelsene var negative og kl. 2055 meldte Sola TWR til Hovedredningssentralen at LN-BGU var savnet.
- 1.1.10 Kl. 2220 påbegynte Hovedredningssentralen arbeid med henblikk på å igangsette søk etter LN-BGU. Flyet ble den 25. oktober 1977 ca. kl. 0930, funnet havarert ved Langevatnet i Bjerkreim. Flyet hadde kollidert med en fjellskrent og var totalhavarert. Alle de fire ombordværende var omkommet.

- 1.1.11 Undersøkelser på havaristedet viste at flyet hadde fløyet på en nordvestlig kurs (ca. 290°). Det hadde berørt en råttne bjerkestamme før det kolliderte med en fjellskrent. Understellet og høyre vinge ble revet av og flyet falt utfor en fjellside og kom til ro delvis under vann i strandkanten ved et tjern, ca. 130 meter foran fjellskrenten hvor flyet kolliderte.
- 1.1.12 På bakgrunn av flyets "taco-meter"-tider har kommisjonen funnet at havariet inntraff ca. 25-30 minutter etter avgangen fra Sola.

1.2 Personskade

Skade	Besetning	Passasjerer	Andre
Omkommet	1	3	-
Skadet	-	-	-
Ingen	-	-	-

1.3 Skade på luftfartøyet

Luftfartøyet ble totalskadet.

1.4 Andre skader

Ingen

1.5 Fartøysjefen

Fartøysjefen, [REDACTED], var amerikansk statsborger. Han innehadde amerikansk privatflygersertifikat (Private Pilot Licence) nr. 1340234, utstedt den 18. april 1956. Sertifikatet var gjeldende for en-motors landfly. Han innehadde flytelefonistsertifikat (Restricted Radiotelephone Operator Permit) nr. 10D8827, som var utstedt den 30. juli 1956.

[REDACTED] innehadde gyldig legeattest nr. AA 7178228 og var siste gang legeundersøkt den 22. november 1976. Han var erklært fysisk og psykisk skikket som privatflyger, men på grunn av defekt fargesans var hans legeattest ikke gyldig for nattflyging og for flyging

som ble kontrollert ved hjelp av kolørte lys-signaler ("Not valid for night flight or by colour signal control").

██████ var imidlertid også i besittelse av en annen legeattest med samme nummer og undersøkelsesdato som ovennevnte. Denne attesten var ikke beheftet med tilsvarende begrensninger og de amerikanske luftfartsmyndigheter er ikke i stand til å bekrefte hvilke omstendigheter som har ført til at ██████ hadde denne legeattesten.

Det har ikke lykket kommisjonen å bringe på det rene hvilken total flygererfaring ██████ hadde samt hvorvidt han hadde vedlikeholdt sine ferdigheter tilstrekkelig til å kunne tjenestegjøre som fartøysjef ved angjeldende flyging. Representanter for Sola Flyklubb hadde fått inntrykk av at ██████ var en meget erfaren flyger med blant annet bakgrunn som militærflyger og instruktør. I en egen-erklæring til Sola Flyklubb av 20. september 1977, har ██████ opplyst at han pr. denne dato hadde 8500 timer total flygetid samt gyldig utsjekk på blant annet PA-28. Det er samme dag attestert for at opplysningene er kontrollert av en instruktør ved klubben som samtidig foretok kontrollflyging med ██████ og godkjente han for flyging i klubben. Senere undersøkelser har imidlertid avdekket at ██████ ikke har forevist noen flygetidsbok for nevnte instruktør eller for andre ansvarlige i Sola Flyklubb. Hans egen-erklæring vedrørende flygetid ble akseptert uten ytterligere dokumentasjon. Undersøkelser hos de amerikanske militære myndigheter (U.S. Air Force) viser at ██████ ikke har vært flyger (offiser) der. Han tjenestegjorde imidlertid som vervet ("enlisted member") i flyvåpenet og kunne således ikke erverve seg flygetid som flyger eller instruktør.

Kommisjonen anser det som utelukket at ██████ som privatflyger kunne ha ervervet seg 8500 flygetimer og det er overveiende sannsynlig at hans flygererfaring ligger på et langt lavere nivå hva angår flygetid. Det har således ikke lykket kommisjonen å fastslå hans bakgrunn som flyger. Ved den tidligere omtalte kontrollflygingen som ble utført i Sola flyklubbs regi, ga ██████ imidlertid inntrykk av å være en habil og samvittighetsfull flyger. Før ulykkesturen hadde ██████ tilsammen fløyet 7:10 timer med klubbens fly.

1.6 Luftfartøyet

1.6.1 Luftfartøyet var et en-motors fire-seters fly med fast hjulunderstell, hovedhjul og nesehjul.

Det var bygget i 1974 av Piper Aircraft Corporation, U.S.A., og hadde fabrikasjonsnummer 28-7515221.

Fartøyet var fabrikknytt da det ble innført i Norges Luftfartøyregister den 5. juni 1975, med [redacted], Billingstad, som eier. Det fikk nasjonalitets- og registreringsbevis nr. 1459 og registreringsmerke LN-BGU. [redacted] ble eier av fartøyet den 28. juli 1977.

Luftdyktighetsbevis ble utstedt den 5. juni 1975 for kategoriene I - a, b, c, d og e. Beviset var siste gang fornyet den 6. juni 1977 og var gyldig til den 30. juni 1978.

- 1.6.2 Fartøyet var utstyrt med motor av typen Lycoming O-320-E3D med serienummer L 40 231 - 27A og propeller av type Sensenich 74DM6-058.
- 1.6.3 Fartøyets og motorens totale gangtid før ulykkes-
turen var 837:10 timer.
- 1.6.4 Teledirektoratets konsesjonsdokument nr. 01134 for flyets radioinstallasjoner var utstedt den 1. juli 1976.
- 1.6.5 Fartøyet var forsikret hos Staubø & Sønn Assurance og Agentur, Oslo.

1.7 Været

Værprognosen og -observasjoner i det aktuelle området og tidsrom:

- 1.7.1 IGA-prognose for Stavanger FIR kyst- og fjordstrøk syd for Hardangerfjorden for perioden 230800 til 231800 GMT.

Bakkevind: På kysten S 10 - 15 knop, i fjordene variable/05 knop

Vind i
2000 fot: 190⁰/20 knop

Vind i
FL 070: 200⁰/20 - 25 knop

Vær: Tåke på kysten om formiddagen, gradvis bedring, ellers skyet eller delvis skyet

Sikt: 500 meter i tåke, ellers 6 - 10 km

0 grader isoterm: FL 090
 Ising: Ingen
 Turbulens: Lett

IAG-prognose for Stavanger FIR, Lindenes -
 Hardangerfjorden for perioden 231200 til 232100 GMT:

IAG-prognosen gjeldende for perioden 230800 til
 231800 GMT (se ovenfor) er forlenget. Moderat
 ising og turbulens kan forekomme i frontlinje passa-
 sjen fra SV først i perioden.

1.7.2 TAF for Sola i perioden 230900 til 231800 GMT:

Vind 180⁰/10 knop, sikt 9 km, dis, skyer 2/8 ST
 700 fot 5/8 SC 1500 fot. Temporært i perioden
 0900 til 1100 (GMT), vind 220⁰/10 knop, sikt 3 km,
 dis, skyer 6/8 ST 400 fot.

TAF for Sola i perioden 231200 til 232100 GMT:

Vind 170⁰/15 knop, sikt over 10 km, skyer 3/8 CU
 1500 fot 4/8 SC 3000 fot. Gradvis i perioden 1400
 til 1700 (GMT), vind 200⁰/15 knop, sikt 6 km, regn-
 byger, skyer 6/8 ST 1000 fot.

1.7.3 TAF for Lista i perioden 230900 til 231800 GMT:

Vind 100⁰/10 knop, sikt 500 meter, tåke vertikal-
 sikt 200 fot. Gradvis i perioden 0900 til 1100 (GMT),
 sikt 5 km, dis, skyer 5/8 ST 400 fot.

TAF for Lista i perioden 231200 til 232100 GMT:

Vind 140⁰/12 knop, sikt 5 km, dis, skyer 6/8 ST
 500 fot. Temporært i perioden 1200 til 1700 (GMT),
 sikt 9 km, skyer 6/8 SC 1500 fot, Temporært i perioden
 1700 til 2100 (GMT), regnbyger.

1.7.4 METAR for Sola:

Kl. 1120 GMT: Vind 160⁰/11 knop, sikt over 10 km,
 regn, skyer 1/8 ST 1000 fot 3/8 SC
 1800 fot 6/8 SC 3000 fot, temperatur
 13⁰C, duggpunkt 09⁰C, QNH 1012 mb.
 NOSIG

Kl. 1150 GMT: Vind 180⁰/09 knop, sikt over 10 km,
 regn, skyer 2/8 ST 1200 fot 3/8 SC
 1800 fot 5/8 SC 3500 fot, temperatur
 13⁰C, duggpunkt 10⁰C, QNH 1012 mb.
 NOSIG

- 1.8 Navigasjonshjelpemidler
- 1.8.1 Flyet var utstyrt med VOR/ILS LLZ mottaker av type KX 175B. Såvidt kommisjonen har kunnet bringe i erfaring, virket utstyret tilfredsstillende. Mottakeren var innstilt på 114,2 MHz hvilket tilsvarer den frekvensen som Sola VOR (SOL) sender på. SOL er lokalisert på selve flyplassen. Omni Bearing Selector (OBS) var innstilt på 150°. Volumkontrollen var satt helt ned.
- 1.8.2 Av de funn som ble gjort på havaristedet viser det seg at flygeren hadde velegnet og tilstrekkelig kartmateriale samt andre hjelpemidler til rådighet for såvel VFR- som IFR-navigering i området.
- 1.9 Radiosamband
- 1.9.1 Flyet var utstyrt med VHF-sender/mottaker av type KX 175 B. Utstyret virket normalt ved avgang fra Sola. Det ble funnet i vraket og var da innstilt på 118,35 MHz. Denne frekvensen ble på angjeldende tidspunkt benyttet av Sola kontrolltårn.
- Lista kontrolltårn var ikke betjent i den aktuelle tidsperiode.
- 1.9.2 Flyet var utstyrt med nødradiosender av type Garret 88. Utstyret er ikke godkjent for installasjon i norske luftfartøy. Senderen virket imidlertid etter sin hensikt og det var signaler fra denne som ledet redningsmannskapene inn i det riktige området.
- 1.10 Flyplass og hjelpemidler
- 1.10.1 Ikke relevant. Flyet ankom ikke til bestemmelsesstedet.
- 1.11 Flyregistrator
- 1.11.1 Ikke påbudt og ikke montert.

- 1.12 Flyvraket og havaristedet
- 1.12.1 Flyvraket
- 1.12.1.1 Flyet var sterkt beskadiget. Understellet ble revet av ved den første berøringen med bakken, og i en lengde av ca. 25 meter i fartsretningen lå det vrakrester som skrev seg fra understellet og undersiden av flyet.
- 1.12.1.2 Ved en forhøyning i terrenget (fjellformasjon) ca. 30 meter etter første anslagspunkt, lå høyre vinge som var revet av ved festet for hovedhjulet. Flyet hadde her rullet over mot høyre, og kabinen var knust mot bakken. I dette området lå cockpit- og kabinglasset knust, litt til høyre for den avrevne vingen.
- 1.12.1.3 Hoveddelen av vraket som besto av motor, skrog med haleflater og finne samt venstre vinge, hadde falt utfor en fjellside uten å berøre denne nevneverdig, og lå med fronten mot fartsretningene, delvis under vann i strandkanten ved et tjern. Motoren var bøyd nedover og propellen som ikke ble funnet, var slått av akselen. Kabinen var knust og skroget var vridd ca. 1/4 omdreining (90°) mot høyre slik at høyre haleflate pekte ned i vannet og finnen mot høyre sett i relasjon til flyets øvrige deler som lå tilnærmet horisontalt med kabinen vendt oppover.
- 1.12.1.4 Langs fjellsiden lå det forøvrig flytevester, beklædningsgjenstander o.l. spredd utover, vesentlig på høyre side sett i fartsretningen.
- 1.12.1.5 Følgende avlesninger ble foretatt på havaristedet fra instrumentpanelet og håndtak i kabinen.

Timeteller:	889,09
Hovedbryter:	På
Ur:	0800
Magnetbryter:	Begge på
Snapsepumpe:	Inne og låst
Airspeed:	0
RPM:	0
AMP:	0
Kule/svingviser:	Kula mot høyre
Forgasservarme:	-
Oljetrykk:	0
Oljetemp.:	0

Høydemåler:	2620 fot (løse visere)
Høydemålerinnstilling:	1011 mb.
Vertikalfartsmåler:	2000 fot/min. (ned)
Blandingskontroll:	Løs
Bensinkraner:	Venstre på
Gasshåndtak:	Løst
Anti-kollisjonslys:	Bryter på
Flaps:	Opp
Trim ind.:	-
VOR mottaker:	114,2 MHZ, volumkontrollen nede
VOR OBS:	150°
VHF-Radio:	118,35 MHZ, volumkontrollen 1/3 opp

1.12.2 Havaristedet

1.12.2.1 Havaristedets posisjon er 5841 N 0556 Ø, nær Langvatnet.

1.13 Brann

1.13.1 Det oppsto ikke brann ved havariet.

1.14 Overlevelsesmuligheter

1.14.1 Undersøkelser på havaristedet og skadebildet av de omkomne viser at det ikke var mulighet for å overleve havariet.

1.15 Spesielle undersøkelser

1.15.1 De tekniske undersøkelser som er foretatt, gir ikke grunnlag for å anta at det kan ha vært tekniske feil eller mangler ved fartøyet før havariet. Det er sannsynlig at flyet har kollidert med bakken mens det var under stigning (stigningsvinkel anslått til ca. 5°). Det første anslaget mot bakken har vært kraftig og flyet må ha fått en sterk retardasjon her. Flyet fortsatte likevel omlag 130 meter i fartsretningen, delvis i berøring med terrenget. Dette indikerer at flyet må ha hatt stor hastighet i kollisjonsøyeblikket og det er således høyst sannsynlig at motoren har gitt stor kraft. Dette bekreftes også av det skadebildet som fremgår av monteringsflensen for propellen. Selve propellen ble ikke funnet på havaristedet.

- 1.15.2 Kommissjonen søkte bistand ved den amerikanske ambassade i Oslo for å bringe på det rene omstendighetene vedrørende det forhold at [redacted] var i besittelse av to legeattester med samme nummer og undersøkelsesdato, men undertegnet av to forskjellige leger. Den ene attesten var begrenset på grunn av defekt fargesans, mens den andre ikke hadde slik begrensning. Kommissjonen ba også om bistand fra ambassaden for om mulig å bringe klarhet i hvilken flygermessig bakgrunn fartøysjefen hadde.

De opplysninger ambassaden har tilveiebrakt, jfr. bilag III,15 og III,16, har ikke vært av en slik karakter at man har kunnet fastslå omstendighetene vedrørende hans forskjellige legeattester, ei heller hans flygermessige bakgrunn.

- 1.15.3 Av rapporten fra Avdeling for rettsmedisin, Universitetet i Bergen, framgår det at flygeren ikke var påvirket av alkohol eller hadde karbonmonoksyd i blodet.

2. ANALYSE OG KONKLUSJON

2.1 Analyse

- 2.1.1 Kommissjonen har hatt få konkrete opplysninger om selve flygingen og planleggingen av denne. Det var ikke innmeldt flygeplan til lufttrafikkjenesten. Sola TWR hadde sist kontakt med flyet omlag et minutt etter avgangen og senere har man ingen sikre opplysninger om flyet før det ble funnet havarert ved Langevatnet i Bjerkreim den 25. oktober ca. kl. 0930.
- 2.1.2 Kommissjonen har ved sine undersøkelser ikke funnet noe som tyder på at feil eller mangler ved flyet har forårsaket eller medvirket til havariet.
- 2.1.3 Vaktstående meteorolog på Sola hadde om morgenen den 23. oktober ca. kl. 0900 - 0930 pr. telefon en samtale med en engelsktalende mann som må antas å ha vært [redacted]. Vedkommende ble da informert om at værforholdene sørover mot Lista var særdeles dårlige, med stedvis tåke, men at det var sannsynlig at det ville inntreffe en forbigående bedring rundt middagstider.
- 2.1.4 I sin rapport til kommissjonen sier meteorologen at luftmassene denne dagen var fuktige og betinget ustabile og at orografisk heving nok har gjort forholdene sørover på Høg-Jæren relativt dårlige.

- 2.1.5 Et annet småfly (LN-KAJ) som tok av fra Sola ca. 30 minutter før LN-BGU avbrøt på grunn av værforholdene - sitt planlagte oppdrag noe syd for Sola (Revtangen) og fløy til et annet område lenger øst. Skydekket var da ifølge flygerens forklaring nede i ca. 6 - 700 fot med sikt ca. 8 km og skodde som drev inn fra havet med begynnende regn.
- 2.1.6 På bakgrunn av de foreliggende opplysninger om værforholdene i det aktuelle området og tidsrom, finner kommisjonen det sannsynlig at været har vært en medvirkende årsak til havariet.
- 2.1.7 Av undersøkelser på havaristedet synes det å framgå at flyet har kommet inn mot høyere terreng fra Langevatnet med kurs omlag 290°. Ca. 50 meter før selve anslagspunktet mot bakken er toppen av et ca. 2 meter høyt tre brukket av. Innflygingsretningen sannsynliggjør at flyet har vært i kontakt med dette treet som befinner seg noe lavere i terrenget enn der hvor flyet tok bakken. Flyet kolliderte med bakken øverst på en fjellskrent og merkene på anslagsstedet indikerer at flyet har truffet med noe stigning samt med forholdsvis høy flygehastighet. Flyets propell er ikke funnet, men undersøkelser av motorens propellaksel med monteringsfilens tyder på at propellen har rotert med forholdsvis stor kraft.
- 2.1.8 Det har ikke lyktes kommisjonen å bringe på det rene flygerens bakgrunn og erfaringsnivå. Han har opplyst til Sola Flyklubb at han hadde 8500 timer flygetid og han antydte også at han hadde en bakgrunn som militær jagerflyger. Hans flygetidsbok var ikke forevist Sola Flyklubb og det har heller ikke latt seg gjøre å framskaffe dokumentasjon over hans flygererfaring.
- 2.1.9 Flygeren hadde gyldig amerikansk privatflygersertifikat, men det har ikke vært mulig å fastslå hvorvidt han hadde tilstrekkelig erfaring for å kvalifisere som fartøysjef ved angjeldende flyging. De amerikanske luftfartsmyndigheter har opplyst at han kun hadde begrenset legeattest som følge av defekt fargesans. Det amerikanske flyvåpen har meddelt at han ikke har vært militærflyger, men bekrefter at han har tjenestegjort som vervet mannskap.
- 2.1.10 Kommisjonen finner på dette grunnlag at flygeren ikke kan ha hatt det antall flygetimer og erfaringsnivå som oppgitt til Sola Flyklubb. Det gode inntrykk som flygeren ga under kontrollflygingen med en av klubbens instruktører, indikerer imidlertid at flygeren sannsynligvis var tilstrekkelig kvalifisert til å utføre den planlagte flyging sålenge VFR-forhold forelå.

2.2 Konklusjon

2.2.1 Undersøkelseresultater

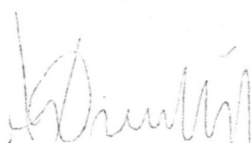
- a) Luftfartøyet LN-BGU var forskriftsmessig registrert, sertifisert og forsikret.
- b) Føreren innehadde forskriftsmessig sertifikat for angjeldende flyging.
- c) Fartøysjefen hadde defekt fargesyn, men var forøvrig erklært fysisk og psykisk skikket for privatflyging.
- d) Det er ikke funnet indikasjoner på tekniske feil eller mangler med flyet.
- e) Værforholdene i det aktuelle området var marginale og stedvis under grensen for VFR-flyging.
- f) Det var ikke innlevert reiseplan for flygingen.


2.2.2 Ulykkens årsak

Årsaken til at luftfartøyet LN-BGU havarete nær Langevatnet i Bjerkreim den 23. oktober 1977, antas å være at flygeren forsøkte å gjennomføre visuell flyging under vær- og terrengforhold som etterhvert umuliggjorde dette. Fartøyet kolliderte herunder med en fjellskrent.

Fornebu, 22 AUG. 1978


K.F. Honningsvåg


A. Øverkil


S. Skaara