

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ TOMMA
I NESNA DEN 5. APRIL 1978 CA. KL. 1040,
MED RALLYE 100T - MS880B LN-BIJ, TIL-
HØRENDE K/S LUFTSPORT, A/S FLYBYGG & CO.

INNHOLDSFORTEGNELSE

Fortegnelse over bilag til rapporten

	Side
SAMMENDRAG	1
1. Undersøkelser	2
1.1 Hendelsesforløpet	2
1.2 Personskade	3
1.3 Skade på luftfartøyet	3
1.4 Andre skader	4
1.5 Fartøysjefen	4
1.6 Luftfartøyet	4
1.7 Været	5
1.8 Navigasjonshjelpemidler ..	7
1.9 Radiosamband	7
1.10 Flyplass og hjelpemidler..	8
1.11 Flygeregistrator	8
1.12 Flyvraket og havaristedet	8
1.13 Brann	8
1.14 Overlevelsesmuligheter ...	9
1.15 Spesielle undersøkelser ..	9
2. Analyse og konklusjon	9
2.1 Analyse	9
2.2 Konklusjon	11

FORTEGNELSE OVER BILAG

I KART

- 1) Kart over havaristedet og tilstøtende områder.
- 2) Skisse over havaristedet.

II FOTOGRAFIER AV HAVARISTEDET

III RAPPORTER M.V.

- 1) Rapport av 18. april 1978 fra lensmannsbetjent Trond Smalås, Nesna lensmannskontor.
- 2) Brev av 19. april 1978 fra lensmannsbetjent Trond Smalås, Nesna lensmannskontor.
- 3) Utskrift av vaktjournal ved Helgeland politikammer.
- 4) Logg fra Helgeland politikammer.
- 5) Flyhavarikommisjonens rapporter av 7. april 1978:
 - a) Vitneavhør, [REDACTED]
 - b) " , [REDACTED]
 - c) " , [REDACTED]
 - d) " , [REDACTED]
 - e) " , [REDACTED]
- 6) Rapport/forklaring av 6. april 1978 fra [REDACTED]
- 7) Brev av 8. april 1978 fra [REDACTED]
- 8) Flyhavarikommisjonens brev til [REDACTED] av 20. april 1978.
- 9) Navigasjonsplan.

IV TEKNISKE RAPPORTER

- 1) Rapport av 19. april 1978 fra teknisk sakkyndig
- 2) Rapport av 10. mai 1978 fra Norsk Olje A/S

V RAPPORT FRA VÆRTJENESTEN

- 1) Rapport m/bilag av 6. april 1978 fra Værtjenestekontoret, Bodø lufthavn.

VI

RAPPORTER M.V. FRA LUFTRAFIKKTJENESTEN

- 1) Rapport av 10. oktober 1978 fra Distrikts-
sjefen Nord-Norge.
- 2) Rapport av 7. april 1978 fra Evenes Kontroll-
tårn.
- 3) Rapport (udatert) fra Bodø Kontrollsentral.
- 4) Utskrift av lydbånd fra Stokka AFIS-enhet.
- 5) Utskrift av lydbånd fra Evenes Kontrolltårn.
- 6) Utskrift av lydbånd fra Bodø Kontrollsentral -
Sektor nord
- 7) Utskrift av lydbånd fra Bodø Kontrollsentral -
Sektor syd

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ TOMMA I NESNA DEN
5. APRIL 1978 CA KL 1040 MED RALLYE 100T - MS 880B
LN-BIJ, TILHØRENDE K/S LUFTSPORT, A/S FLYBYGG & CO.

TYPEBETEGNELSE: RALLYE 100 T-MS 880B
REGISTRERINGSMERKE: LN-BIJ
EIER: K/S LUFTSPORT, A/S FLYBYGG & CO., HARSTAD
FARTØYSJEF: [REDAKERT] HARSTAD
FØDT [REDAKERT] - OMKOMMET
HAVARISTED: SKJEIVSTAD PÅ TOMMA I NESNA - VEIKRYSS
HUSBY-FORSLAND (6614N 01251Ø)

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

SAMMENDRAG

Den 5. april 1978 kl. 0806 tok Rallye 100T, LN-BIJ, av fra Evenes med Brønnøysund som første landingssted. Det var kun flyets fører ombord og hensikten med flyging var å overføre flyet til Værnes hvor det skulle omlakkeres.

Flygingen skulle gjennomføres som VFR-flyging og ifølge flygerens navigasjonsplan skulle turen fra Evenes til Brønnøysund ta 2:54 timer. I området like nord for Sandnessjøen kom flyet inn i så dårlig vær at flygeren bestemte seg for å returnere til Bodø. Dette ble meddelt Stokka AFIS-enhet kl. 1025 og ifølge radiopeilinger befant flyet seg da i område Nord-Nordøst for Stokka. Flygeren mistet etterhvert orienteringen og var ikke lenger sikker på hvor han befant seg. Han fikk se en veg og bestemte seg for å gjennomføre en førevarslanding på denne. Under landingsforsøket havarerte flyet og flygeren omkom.

Årsaken til havariet var at flygeren under en førevarslanding i dårlig vær med snøbyger og liten sikt, kolliderte med en kraftledning.

UTRYKNING

Flyhavarikommissjonen fikk meddelelse om havariet fra Operasjonssentralen, Oslo politikammer, kl. 1155 den 5. april 1978.

Flyhavarikommisjonen fikk følgende sammensetning:

Flykaptein Hallvard Vikholt, formann

Politiadjutant Liv Mjaaland, medlem

Major Jørgen Mo, teknisk sakkyndig

Kommisjonen reiste med fly fra Fornebu den 6. april kl. 1355 og ankom havaristedet kl. 0815 neste dag, hvor undersøkelsesarbeidet umiddelbart ble påbegynt.

Flykaptein Søren T. Skaara tiltrådte senere som medlem av kommisjonen.

1. UNDERSØKELSER

1.1 Hendelsesforløpet

- 1.1.1 Den 5. april 1978 kl. 0806 tok LN-BIJ, et fly av typen Rallye 100 T - MS 880B, av fra Evenes for å fly til Brønnøysund. Det var bare flyets fører ombord og han hadde tidligere samme dag fløyet flyet fra Harstad (Åsegarden) til Evenes hvor han fylte drivstoff. Endelig bestemmelsessted for flygingen var Værnes, hvor flyet skulle omlakkeres og den planlagte landingen på Brønnøysund var utelukkende av teknisk art for etterfylling av brennstoff.
- 1.1.2 Turen skulle gjennomføres som kontaktflyging i henhold til de visuelle flygeregler (VFR-flyging) og flygeren hadde ca. kl. 0645 kontaktet Værtjenesten, Bodø og fått orientering om værforholdene for VFR-flyging Evenes-Værnes. Ifølge flygerens navigasjonsplan skulle turen fra Evenes til Brønnøysund ta 2:54 timer og fra Brønnøysund til Værnes 1:30 timer. Drivstoffmengden som flyet hadde ombord ved avgangen fra Evenes var beregnet å skulle holde for 4:15 timers flyging.
- 1.1.3 Ifølge flygerens notater passerte LN-BIJ Bodø kl. 0924. Dette var 5 minutter tidligere enn beregnet og flyets ankomsttid (ETA) over Stokka var beregnet til kl. 1031.
- 1.1.4 Kl. 1012 kalte flygeren Stokka AFIS-enhet. Flyet befant seg da ved Stokkvåg, omlag 27 NM nord-nordøst av Stokka. Radioforbindelsen var på dette tidspunkt dårlig, men ble etterhvert bra og radiopeilinger (QDM) viste at flyet lå bra i forhold til kurslinjen.

- I.1.5 Flyet kom etterhvert inn i dårligere vær med snøbyger og liten sikt, og flygeren hadde vanskeligheter med å orientere seg. Kl. 1025 meldte han til Stokka AFIS at han ville snu og returnere til Bodø. Beregnet flygetid til Bodø ble oppgitt til 1 time. På anmodning fikk flygeren oppgitt TAFs for flyplasser på Helgelandskysten.
- 1.1.6 Kl. 1036 kalte LN-BIJ på frekvensen til Stokka AFIS og ba om QDM. To minutter senere informerte flygeren Stokka om at han nå var på kurs sørover igjen og at han befant seg ved en øy med en vei som så brukbar ut for landing. Han meddelte også at han hadde til hensikt å lande på vegen for å vente på bedring i været. På forespørsel fra Stokka AFIS, bekreftet flygeren at han ikke visste hvor han befant seg, og etter at han hadde fløyet rundt og rekognosert meddelte han at han ville gjøre en førevarslanding på denne veistrekningen og rapportere på radioen når han hadde landet.
- 1.1.7 Under siste delen av landingsrunden, mens flyet lå i en venstresving for å komme inn på riktig landingskurs langs veien, kolliderte venstre vingetipp med en kraftledning. Flyet ble slengt rundt og tok bakken med hjulene i været. Etter å ha sklidd en distanse svarende omtrentlig til flyets lengde stoppet det mot veiskråningen.
- 1.1.8 Flygeren ble omlag 10 minutter etter havariet berget ut av vraket, men han var da allerede død.

1.2 Personskade

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

1.3 Skade på luftfartøyet

- 1.3.1 Betydelige skader.

1.4 Andre skader

1.4.1 Brudd på kraftledning

1.5 Fartøysjefen

1.5.1 Fartøysjefen, [redacted] ble utdannet som flyger ved Harstad Flyklubb. Han var inne-haver av privatflygersertifikat (A-sertifikat) nr. 3107 gjeldende for 1-motors landfly inntil 2000 kg. Sertifikatet var utstedt 22. november 1972 og var sist fornyet 7. februar 1978 og hadde gyl-dighet til 4. februar 1980. Flytelefonistsertifi-kat nr. 3498 var utstedt 18. juli 1973. Han var sist legeundersøkt 19. januar 1978 og var funnet fysisk og psykisk skikket som privatflyger, men var pålagt å bruke korrigerende briller når han tjenestegjorde som flyger.

1.5.2 Før flygingen den 5. april hadde fartøysjefen er-vert seg en total flygetid på 180:05 timer hvorav 144:40 som fartøysjef. Total tid på flytypen Rallye 100 T - MS 880B var 12:30 timer. Han hadde utført foreskrevet periodisk flygetrening for privatflyger-sertifikat (PFT/A) 9. august 1977.

1.6 Luftfartøyet

1.6.1 Fartøyet var et en-motors fire-seters fly med fast hjulunderstell, hovedhjul- og nesehjul. Det var bygget i 1977 av SOCATA, Frankrike og hadde fabrika-sjonsnummer 2949.

Fartøyet som var fabrikknytt, ble ført inn i Norges fartøyregister den 6. juli 1977, med K/S Luftsport, Harstad som eier. Det fikk nasjonalitets- og regi-streringsbevis nr. 1626 og registreringsmerke LN-BIJ.

Luftdyktighetsbevis nr. 1626 ble utstedt den 11. august 1977 for kategoriene I - d og e. Med denne klassifiseringen var fartøyet godkjent for privat personbefordring og for opplæring av flygere. Beviset var gyldig til den 30. september 1978.

1.6.2 Fartøyet var utstyrt med motor av type Rolls Royce O.200A med serienr. 25R370 og propeller av type Mac-Cauley 1A 101/DCM 6948 med serienr. G-20241.

1.6.3 Fartøyets og motorens totale gangtid før ulykkes-turen var 183:55 timer.

- 1.6.4 Teledirektoratets konsesjonsdokument nr. 01224 for flyets radioinstallasjoner var utstedt den 6. juli 1977.
- 1.6.5 Fartøyet var forsikret hos Staubo og Sønn Assuranse og Agentur, Oslo.

1.7 Været

Værprognoser og -observasjoner i det aktuelle området og tidsrom:

1.7.1 TAF for Bodø i perioden 050600 til 051500 GMT:

Vind variabel 10 knop, CAVOK, Gradvis i perioden 0600 - 0900 GMT, skyer 2/8 SC 2000 fot 6/8 SC 4000 fot. 30 % sannsynlighet mellom 0700 - 1200 GMT for 3 km sikt i regn og snø, vertikalsikt 1200 fot.

TAF for Bodø i perioden 050900 til 051800 GMT:

Vind variabel 10 knop, sikt over 10 km, skyer 3/8 SC 4000 fot 8/8 AS 10000 fot. Gradvis i perioden 1000 - 1300 GMT, vind 240⁰/15 knop, sikt over 10 km, regn, 2/8 SC 2000 fot 6/8 SC 3000 fot, 20 % sannsynlighet mellom 1000 - 1500 GMT for 3 km sikt i regn og snø, vertikalsikt 1200 fot.

1.7.2 TAF for Brønnøysund i perioden 050600 til 051200 GMT:

Vind variabel 8 knop, sikt over 10 km, skyer 3/8 CU 3500 fot.

TAF for Brønnøysund i perioden 050900 til 051500 GMT

Vind variabel 8 knop, CAVOK

1.7.3 METAR 050450 GMT:

Bodø: Vind 110⁰/12 knop, CAVOK, temperatur - 3⁰C, duggpunkt - 8⁰C, QNH 1028 mb.

Stokka: Vindstille, CAVOK, QNH 1029 mb.

Brønn-
øysund: Vindstille, CAVOK, temperatur - 2⁰C, duggpunkt - 2⁰C, QNH 1030 mb.

METAR 050550 GMT:

Bodø: Vind 110⁰/11 knop, sikt over 10 km
 skyer 2/8 SC 4000 fot 5/8 AS 10000 fot,
 temperatur - 3⁰C, duggpunkt - 8⁰C, QNH
 1028 mb, NOSIG.

Stokka: Vindstille, CAVOK, QNH 1028 mb.

Brønnøy-
 sund: Vind 080⁰/04 knop, CAVOK, temperatur - 2⁰C,
 duggpunkt - 2⁰C, QNH 1029 mb.

METAR 050650 GMT:

Bodø: Vind 110⁰/14 knop, sikt over 10 km, skyer
 2/8 SC, 4000 fot 6/8 AS 10000 fot, tempera-
 tur - 2⁰C, duggpunkt - 8⁰C, QNH 1027 mb,
 NOSIG.

Stokka: Vindstille, CAVOK, QNH 1027 mb.

Brønnøy-
 sund: Vind 090⁰/02 knop, CAVOK, temperatur - 1⁰C,
 duggpunkt - 2⁰C, QNH 1029 mb.

METAR 050750 GMT:

Bodø: Vind 110⁰/14 knop, sikt over 10 km,
 skyer 2/8 SC 4000 fot 6/8 AS 8000 fot,
 temperatur - 2⁰C, duggpunkt - 8⁰C,
 QNH 1027 mb. NOSIG.

Stokka: Vind 240⁰/06 knop, sikt over 10 km,
 skyer 1/8 SC 2000 fot 6/8 SC 4000 fot,
 QNH 1028 mb.

Brønnøy-
 sund: Vind 100⁰/02 knop, CAVOK, temperatur 0⁰C,
 duggpunkt - 3⁰C QNH 1030 mb.

METAR 050850 GMT:

Bodø: Vind 110⁰/12 knop, sikt over 10 km,
 skyer 1/8 SC 3500 fot. 5/8 SC 600 fot,
 temperatur - 1⁰C, duggpunkt - 8⁰C, QNH
 1027 mb. NOSIG.

Stokka: Vind variabel 4 knop, sikt over 10 km,
 snø, vertikalsikt 3000 fot, QNH 1028 mb,
 sikt mot nord 5 km.

Brønnøy-
 sund: Vind 190⁰/05 knop, sikt over 10 km, skyer
 6/8 SC 4500 fot, temperatur - 1⁰C, dugg-
 punkt - 4⁰C, QNH 1030 mb.

METAR 050950 GMT:

Bodø: Vind 110°/13 knop, sikt over 10 km, snø, skyer 1/8 SC 2000 fot 5/8 SC 3000 fot, temperatur 0°C, duggpunkt - 7°C, QNH 1026 mb, NOSIG.

Stokka: Vindstille, sikt 4 km. snø, vertikal-sikt 1000 fot, QNH 1028 mb.

Brønnøysund: Vind 200°/05 knop, sikt 9 km, snø vertikalsikt 2000 fot/temperatur - 1°C, duggpunkt - 3°C, QNH 1029 mb.

1.7.4 Ifølge observasjoner fra kontrolltårnet på Stokka flyplass og uttalelser fra vitner i ulykkesområdet, var værforholdene i det aktuelle tidsrom periodevis adskillig dårligere enn hva man ville forvente på bakgrunn av prognoser (TAF) og observasjoner (METAR).

1.8 Navigasjonshjelpemidler

1.8.1 Flyet var utstyrt med VOR/LLZ-mottaker av type EDO-AIRE RT 563. Såvidt kommisjonen har kunnet bringe i erfaring, virket utstyret tilfredsstillende.

1.8.2 Det ble gitt navigasjonsassistanse fra Stokka AFIS-enhet i form av radiopeilinger (QDM).

1.8.3 I flyet ble det funnet hensiktsmessig kartmateriale for VFR-navigering langs den planlagte ruten samt utarbeidet navigasjonsplan som dekket strekningen Evenes - Brønnøysund - Værnes.

1.9 Radiosamband

1.9.1 Flyet var utstyrt med VHF-sender/mottaker av type EDO-AIRE 563. Utstyret fungerte normalt

1.9.2 Flyet var utstyrt med nødradiopeilesender av type Sharc 7. Senderen fungerte etter havariet og den ble deaktivisert av redningsmannskapene.

- 1.10 Flyplass og hjelpemidler
- 1.10.1 Ikke relevant. Flyet ankom ikke til bestemmelsesstedet.
- 1.11 Flygeregistrator
- 1.11.1 Ikke påbudt og ikke montert.
- 1.12 Flyvraket og havaristedet
- 1.12.1 Under forsøk på å nødlande på en vei kom flyets venstre vinge i berøring med en kraftledning som ble kuttet. Flyet rullet rundt og landet på ryggen ca. 100 meter lenger framme og skled langs bakken bare omlag en flylengde før det stoppet mot en veiskråning. Bortsett fra et par avbrutte lyngkvister var det ingen merker å se på bakken langs den traséen flyet fulgte etter berøringen med kraftledningen.
- 1.12.2 Selve flykroppen var deformert særlig på ryggsiden og over kabinen. Fremre vingefeste på venstre vinge var brukket. Sideroret var revet av og halefinnen løsnet i forkant. Høyde- og balanseror var tilsynelatende uskadd og virket normalt når kontrollene ble beveget.
- 1.12.3 Motorbukken var brukket og deformert. Høyre nedre motorfeste var sprukket og revet av. Det ene propellerbladet var meget bøyd, mens det andre bladet var forholdsvis lite deformert.
- 1.12.4 Flyets batteri hadde løsnet, men tilkoplingen var på plass. Det var drivstoff fram til forgasseren, men den elektriske ledningen til drivstoffpumpa var frakoplet. Et vitne forklarte at pumpa gikk etter at flyet havarerte og vedkommende hadde koplet den ut. Venstre vingetank var tom. Vitner kunne opplyse at det hadde lekket drivstoff ut fra tanken etter havariet. Høyre tank inneholdt drivstoff og det ble fra denne tappet ca. 25 liter.
- 1.12.5 Havaristedet var relativt flatt og jevnt med småkupert terreng rundt. Havariet skjedde ved Skjeivstadkrysset på Tomma, posisjon 6614N 01251Ø.
- 1.13. Brann
- 1.13.1 Det oppsto ikke brann ved havariet.

- 1.14 Overlevelsesmuligheter
- 1.14.1 Undersøkelser på havaristedet og skadebildet av den omkomne viser at det ikke var mulighet for å overleve havariet.
- 1.15 Spesielle undersøkelser
- 1.15.1 De flytekniske undersøkelser som er foretatt har ikke avdekket noen feil med flyet. Flyet ga inntrykk av å ha vært godt vedlikeholdt og alle loggpapirene var i orden.
- 1.15.2 Analyse av drivstoff fra den tanken hvorfra LN-BIJ sist tanket, viser ingen unormale resultater.
- 1.15.3 Undersøkelser viser at flygeren ikke var alkoholpåvirket eller kulloksydforgiftet.
2. Analyse og konklusjon
- 2.1 Analyse
- 2.1.1 Flyets fører påbegynte sin praktiske flygerutdannelse den 29. mars 1972 og hadde således holdt på med flyging i 6 år. Han hadde under denne tiden fløyet regelmessig og hadde en total flygetid på 180 timer, fordelt på fire typer en-motors fly, hvorav $12\frac{1}{2}$ timer på Rallye 100 T - MS 880 B. Han var betraktet som en relativt erfaren privatflyger. Dette var allikevel hans første tur som fører over en såpass lang distanse. Hans lengste flyginger hittil var av vel en times varighet over strekninger som Harstad - Evenes - Narvik, Harstad - Tromsø og Harstad - Bardufoss. Det er således tvilsomt om han var særlig kjent med typiske værforhold langs kysten under de forskjellige årstider, slik som f.eks. den kraftige bygevirkosomhet under mars og april måneder.
- 2.1.2 Opplysningene om været som flygeren fikk fra Vær-tjenestekontoret ved Bodø Lufthavn, ville neppe gi han større betenkeligheter med hensyn til gjennomføringen av en slik VFR-flyging som var planlagt. TAFs for Bodø og Brønnøysund i perioden henholdsvis 0600 - 1500 GMT og 0600 - 1200 GMT var gode nok og METAR 0450 GMT gitt han for Bodø, Stokka og Brønnøysund var alle CAVOK. Flygeren ble gjort oppmerksom på en ventet forverring av flyværet utover morgenen og formiddagen, og han ble anbefalt å starte tidligst mulig for å unngå dette.

TAF 0600 - 1500 GMT for Bodø ga også en indikasjon på dette ved at det var varslet gradvis tilskyende utover morgenen med skyer i 2000 - 4000 fot og 30 % sannsynlighet for nedsatt sikt til 3 km i nedbør, regn og snø.

De laveste data som er gitt i varselet er godt innenfor myndighetenes bestemmelser om værmønner for VFR-flyging.

- 2.1.3 Det er helt klart at flyets fører ble overrasket av bygevær som var adskillig kraftigere enn ventet, med tilsvarende nedsatt sikt, slik at han ikke lenger var sikker på sin posisjon, hvorpå han kontaktet Stokka AFIS-enhet med forespørsel om radiopeiling. I henhold til godt "airmanship" er det ingen skam å snu, hvilket også flygeren gjorde, men kanskje i seneste laget. I dette tilfellet hadde det sannsynligvis gått bedre dersom han hadde fortsatt på samme kurs og fulgt peilingene fra Stokka flyplass. Da flygeren snudde, befant han seg over Ulvangen, sundet mellom Sandnessjøen og Dønna, ca. 6 NM nord for Sandnessjøen og knapt 10 NM fra Stokka flyplass.
- 2.1.4 En av Widerøes flygere som var i området til samme tid, hevder at det dårlige været kom meget overraskende - tidligere og adskillig mer aktivt enn ventet. Ifølge politirapporten var sikten på grunn av snøbyger så dårlig at skyssbåten under turen til havaristedet en knapp halvtime etter ulykken, måtte bruke radar og navigere etter instrumenter.
- 2.1.5 På grunn av dette noe uventede været hadde flyets fører uforvarende kommet i en felle. Flygerens beslutning om heller å foreta en førevarslanding på en vei enn å fortsette flygingen under de rådende forhold, anser Flyhavarikommisjonen som en riktig bedømmelse av situasjonen. Flytypen Rallye 100T er et STOL-fly med en usedvanlig lav landingshastighet og -distanse, slik at sjansen for å gjennomføre vellykkede førevarslandinger utenfor flyplass må anses som gode. Føreren gjorde en rekognoseringsrunde samtidig som han over radio ga Stokka AFIS-enhet beskjed om sin beslutning om å lande på veien. Dette indikerer at flygeren ikke var offer for panikk. På grunn av snøtykke og dårlig sikt overså han kraftledningen og havariet var et faktum.

2.2 Konklusjon

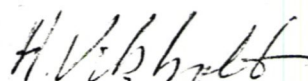
2.2.1 Undersøkelseresultater

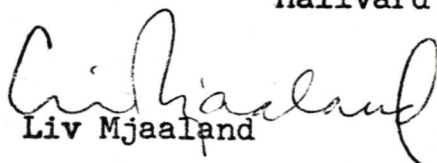
- a) Luftfartøyet var forskriftsmessig sertifisert , registrert og forsikret
- b) Fartøysjefen innehadde forskriftsmessige sertifikater og var fysisk og psykisk skikket for flyging.
- c) Fartøyet var i god teknisk stand og det er ikke gjort funn som tyder på teknisk svikt.
- d) Værvarslet for den aktuelle strekningen som flygeren mottok før avgang fra Evenes, indikerte at det var sannsynlighet for nedbør i form av regn og snø.
- e) Flyet kom inn i så dårlig vær at flygeren mistet orienteringen og kunne ikke navigere tilfredsstillende.
- f) Flygeren meldte over radio at han ville lande på en vei for å avvete bedring i været. Han visste på dette tidspunkt ikke hvor han befant seg.
- g) Flyet kuttet en kraftledning under landingsforsøket.


2.2.2 Ulykkens årsak

Årsaken til at luftfartøyet LN-BIJ havarerte ved Skjeivstadkrysset på Tomma den 5. april 1978 var at flyet, mens flygeren forsøkte å foreta en førevarslanding på grunn av dårlig vær, kolliderte med en kraftledning.

Fornebu, 9 JAN. 1979


Hallvard Vikholt


Liv Mjaaland


Søren T. Skaara