894/12

Den 11. juni 2012 blev i sag nr. 81.264:

xxxxxx xxxxx xxxxxxxxx
xxxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxx

mod

Lloyd's v/QBE Nordic Aviation Insurance A/S
Vester Farimagsgade 7
1606 København V

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har luftfartøjsforsikring i Lloyd's v/QBE Nordic Aviation Insurance A/S. Han klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning på en skade på det forsikrede fly.

Selskabet har ved sin advokat afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at skaden blev forvoldt ved grov uagtsomhed.

Klageren ejede sammen med to andre et Cessna 150L-fly. Den 25/4 2011 fløj han i lav flyvehøjde over en fjord, og i forbindelse med et skarpt sving ramte flyets venstre vinge vandoverfladen, hvorved flyet havarerede.

I skadeanmeldelsen har klageren redegjort for hændelsen således:

> "Efter start fra privatbane i ... flyves langs fjorden i variabel højde.
> Umiddelbart før ... fornemmes dårlig motorgang hvorved jeg taber højde.
> Jeg dykker for at holde flyvehastighed og genvinder motorkraft, hvorefter jeg søger mod land, ved ... opdager jeg nogle høje skibsmaster og luftledning hvorefter jeg svinger udover vandet, hvor jeg mister orienteringen mht. flyvehøjden, herefter rammer jeg vandet."

Flere vidner overværede havariet og afgav efterfølgende forklaring til politiet.

Et vidne har bl.a. forklaret følgende til politiet:

"Afh. forklarede, at han omkring kl. 1320-25 var i færd med at polere sin båd - forårsklargøring. Pludselig kunne afh. høre et fly, som kom flyvende i over 100 meters højde fra nord - fra ... Fjord. Flyet fløj udenfor ydermolen forbi selve havnen og fortsatte videre mod syd.
Afh. oplyste, at han kender piloten - som en af sejlerne på ... Havn.
Flyet drejede rundt i bugten syd for ... Havn og gik igen mod nord ud mod midten af ... Fjord.
Flyet kom igen retur fra nord mod syd - i en afstand af ca. 50 meter fra vandoverfladen - langs med ydermolen igen og flyet fortsatte igen i samme retning, som tidligere runding.
Efter passage af ydermolen steg flyet en lille smule og flyet gik igen i retning mod øst og videre mod nord.
Pludselig tabte flyet fart og flyet styrtede 45 grader mod vandoverfladen
Få sekunder efter at flyet var styrtet kom ... springende ned på afh.s båd, hvorefter trosserne blev kastet. Afh. skyndte sig at starte motoren på sin motorbåd og sejlede straks ud i retning af stedet, hvor flyet var faldet ned.
Da de kom ud af indsejlingen kunne afh. se, at flyets pilot havde reddet sig ud af flyet og at han stod på 'et eller andet', idet han stod i vand til livet."

Et andet vidne har bl.a. forklaret følgende til politiet:

" Vidnet forklarede indledningsvis, at han på uheldstidspunktet befandt sig i lystbådehavnen på ... Havn. Nærmere befandt han sig på sin motorbåd, som stod på land i den nordvestlige ende af lystbådehavnen, hvor han var i færd med klargøring af båden.

Første gang han bemærkede flyet, kom det flyvende i lav højde, intet nærm., fra nordvest forbi lystbådehavnen i en afstand af ca. 20 m fra ydermolen. Efter at have passeret havnen drejede flyet rundt, for efterfølgende igen at flyve forbi lystbådehavnen i lav højde, igen ca. 20 m fra ydermolen.

Afhørte troede herefter, at flyet var fortsat mod vest, ind mod ...

Kort efter kom flyet imidlertid igen. Det kom nu flyvende 'mere fra nord'.
Flyet fløj meget lavt, intet nærm., og det var vidnets opfattelse, at det fløj meget tættere på ydermolen denne gang. Efter at have passeret den nordligste del af lystbådehavnen, så det for vidnet ud som om, at det fortsatte meget tæt,(muligvis helt indenfor) de både, som lå i den sydlige del af lystbådehavnen. Efter at have passeret den sydlige del af havnen, krængede piloten flyet meget skarpt ind i et venstresving på 180 grader.
Krængningen var så skarp, at flyets venstre vingespids pegede direkte ned mod vandet.
Da krængningen/vendingen var næsten fuldført, ramte den venstre vingespids vandet og brækkede af. Vidnet så herefter at flyet slog mindst en koldbøtte, inden det lå stille i vandoverfladen.

Vidnet mente ikke at have forudsætninger for at udtale sig om, hvorvidt flyet fløj for lavt eller for hurtigt.
Det var dog hans opfattelse, at der blev fløjet uansvarligt."

Et tredje vidne har bl.a. afgivet følgende forklaring til politiet:

"Afh. holdt parkeret i sin autocamper ved stedets fyrtårn (nordsiden af ... Havn) ca. midt for indersiden af selve bådbroen. Afh. var i færd med at indtage sin frokost og sad med front direkte mod syd med udsigt ud over hele ... Havn, idet fyrtårnet er beliggende i et niveau - højere end havnen.

Da afh. sad og spiste hørte han et fly, som kom fra nord - bagfra i forhold til afh.s position. Flyet kom ude fra ... fjord. Da flyet kom hen til havnen dykkede det ned til en højde over havnen på ca. 100 meter. Flyet fortsatte sin flyvning mod syd langs med havnens ydermole, hvorefter flyet længere inde mod syd foretog svingning mod øst og videre mod nord igen.
Flyet kommer igen retur fra samme retning, men endnu lavere(kan ikke angives i meter) og piloten lod sig falde endnu mere ned mod vandoverfladen. Flyet fortsatte igen langs med ydermolen igen og efter passage af den inderste del af molen drejede flyet 90 grader til venstre - mod øst.
Ved sidstnævnte manøvre var flyet kommet så tæt på vandoverfladen, at venstre vinge ramte vandspejlet og vingen brækkede af.
Flyet slog en eller to kolbøtter og landede herefter på vandoverfladen.
10-15 sekunder senere sank flyet. Lige efter flyet var sunket kom piloten op til vandoverfladen og kunne stå på flyets vinge, indtil han blev reddet ind til ... Havn og en motorbåd.
Afh. er helt sikker på, at piloten på flyet forsøgte at dupere - for piloten kendte personer, der befandt sig på ... Havn.
Afh. oplyste endvidere, at han - efterfølgende - havde talt med andre vidner på stedet.
Afh. forklarede, at der er stor forskellighed omkring flyets antal meter over vandoverfladen. Personer på havnen tilkendegav endvidere, at flyet endda var helt ned i øverste mastehøjde i forhold til bådene i havnen."

Et fjerde vidne har bl.a. forklaret følgende til politiet:

"Afh.befandt sig ude i haven ved bopælen ved nordsiden af sin carport.
Pludselig kom et fly - som genkendte at være ... fra vest - inde fra skoven flyvende mod øst i en højde på ca. 20 meter fra husene. Da flyet nåede hen til huset beliggende vest for afh.s hus drejede det meget skarp mod nord og fortsatte ud over ... Fjord.
Ude på ... Fjord vendte flyet rundt 180 grader og returnerede til ...
Afh. så ikke den yderligere flyvning af maskinen, idet afh. gik ind i sin carport.
Denne handling skyldes tidligere uoverensstemmelser omkring tidligere flyvning om området
Afh. er sikker på, at flyet ... foretog nævnte handling før, at det omtalte flystyrt ved ... Havn.
Afh. blev på sin bopæl indtil kl. 1400, hvor afh. kørte sydpå.
Inden afh. kørte hjemmefra, bemærkede afh., at den anden ejer af flyet, ... kl. ca. 1345 kom kørende til ...'s hustru ... og informerede hende. ... kørte herefter straks i retning mod ...
Ud fra denne konklusion er afh. sikker på, at piloten på flyet ... var ... - samme som umiddelbart forinden var fører af samme fly, der fløj hen over ...
Kl. ca. 1400 - umiddelbart kort forinden afh.s kørte hjemmefra - kom ...'s hustru ... over til afh. Hun forklarede meget kort, at ... ikke kunne finde på at flyve på denne måde.
Afh. forklarede, at der har været problemer med flyet ... gennem flere år.
Der har været en problematik omkring lavtflyvning af netop dette fly over ... med begge ejere, som piloter - en problematik, som afh. indtil har holdt myndighederne udefra."

Et femte vidne har bl.a. afgivet følgende forklaring til politiet:

"Pludselig medens afh. sidder på terrassen kom flyet ... flyvende hen over hovedet på afh. i en lav højde - en højde på 50- 75 meter. Flyet fortsatte videre mod nord mod ... Havn. Afh. syntes, at flyet fløj meget lavt og var bange for at flyet skulle flyve ind i elmasterne, som står bagerst ved havnen.
Afh. vurderer afstanden fra flyet til vandoverfladen som værende 50-75 meter.
Da flyet havde passeret ... Havn gav piloten flyet gas og flyet fortsatte videre mod nord. Ude midt på fjorden vendte flyet rundt og fløj retur mod ... Havn - på langs.

Flyet var da endnu længere ned og afh. rejste sig op for at iagttage flyet, idet - efter afh.s opfattelse - var direkte uansvarlig flyvning.
Flyet fløj langs med ydermolen ... Havn mod syd og fortsatte videre mod syd.
Flyet var nu kommet så lavt ned, og pludselig drejede det mod øst i et næsten 90 graders sving.
I den forbindelse fik venstre vinge fat i vandspejlet og venstre vinge brækkede afh. Flyet styrtede direkte ned og det gav et par store puf.
Hele den sidste af flyvningen gik på en jævn måde fremadrettet i lidt nedadgående retning. Der var jævn motorgang og ingen direkte større fald eller stigning for flyets vedkommende.
Afh. anså flyvningen for en lidt provokerende/drengeagtig flyvning, som om der blev foretaget en slags opvisning for personer, der befandt sig på ... Havn."

Klageren har selv bl.a. forklaret følgende til politiet:

"[Klageren] oplyste, at han var lettet fra flyvepladsen ved ... og ville foretage en flyvning i sit/...'s fly mod ... og ... - hjem til hjemegnen.

I den forbindelse fløj han på langs af ... fjord i østlig retning. Da han var kommet fri af ..., ... drejede afh. i sydlig retning direkte hen forbi ... Havn.
Ud for ... Havn satte flyets motor ud - efter afh.s opfattelse p.g.a. dannende is i karburatoren.
Afh. startede herefter opvarmningen af karburatoren, hvorefter motoren gik i gang igen.
Afh. slukkede derpå igen for karburatorvarmen og fortsatte sin flyvning.
Pludselig satte karburatoren igen ud, hvorefter afh. foretog et lille sving til venstre - mod nord ud mod fjordens midte.
Ved denne manøvre ramte venstre vinge af flyet vandspejlet, hvorefter flyet styrtede.
Afh. er ikke klar over, hvad der skete yderligere, men opdagede at flyet var ved at synke.
Afh. fik løsnet sikkerhedsselen og kom herefter ud af døren i flyet.
Afh. kunne komme op på den ene vinge og kunne på denne vinge stå i vandet til bæltestedet.
Afh. vinkede derpå ind mod land og afh. kunne se, at en båd var på vej ud til ham - for at afhente ham.
Afh. blev herefter hevet ombord på ...'s båd, hvorefter de sejlede ind til ... Havn."

En blodprøve udtaget på dagen for havariet kl. 14.52 viste, at klageren ikke havde alkohol i blodet.

Havarikommissionen udarbejdede en rapport om havariet. Heraf fremgår bl.a.:

" 1.5.4 Videooptagelse
Flyvningen, hvorunder havariet indtraf, blev optaget på video af et vidne. Optagelsen blev efterfølgende sendt til Havarikommissionen. Videoen var af god kvalitet og blev anvendt i undersøgelsen.

Da Havarikommissionen ikke råder over et lydlaboratorium, blev videoen sendt til Air Accident Investigation Board - UK (AAIB UK) for en frekvensanalyse af motor og propellerstøj m.h.p. at fastslå motoromdrejningerne (RPM).

Beregningsgrundlaget blev foretaget på baggrund af oplysninger om kamera, motor-, propel- og flytype, samt positionen hvorfra optagelsen fandt sted.

Frekvensanalysen af motorens RPM blev beregnet til ca. 2850, som var ca. 100 RPM over motorens angivne maksimum. Beregningen skal dog tages med et vist forbehold, da forholdet mellem mikrofonen og flyet var svingende. Analysen viste, at der ikke var nogen ændring i motorens omdrejningstal i hele videoens sekvens på 19 sekunder.

Nedenfor er et udsnit af mail korrespondancen med AAIB UK:

> *'With respect to engine rpm my best guess would be calculated as being about 2,850 rpm (based on 2-bladed prop). I know that this is just above the red line (2,750 rpm?). Subjectively assessed, I can see no change in the rpm setting during the entire clip.*
> *The left turn at the end of the flypast is very, very tight and has required a roll attitude of about 70 deg.'*

…

3. Konklusion

3.1 Afdækkende forhold

a) Piloten var behørig certificeret.
b) Flyet havde et gyldigt Luftdygtighedsbevis.
c) Den højeste krængningsvinkel med en hastighedstabel var i Flyvehåndbogen opgivet til 60°.
d) Flyets masse og balance havde ingen indflydelse på hændelsesforløbet.
e) Der blev ikke fundet fejl på flyet, som ikke kunne relateres til havariet.
f) Vejret havde ingen indflydelse på havariet.
g) Lav flyvehøjde.
h) Forbiflyvningen blev beregnet til 138 knob (255 km/t).
i) Motoromdrejningerne ved forbiflyvningen blev beregnet til 2850 (Beregningen skal dog tages med et vist forbehold).
j) Gashåndtaget blev fundet i stillingen fuld gas.
k) Flaps og flapshåndtag blev fundet i Up position.
l) Det korrekte forhold mellem de tre aerodynamiske faktorer, var ikke tilstede under det sidste drej. Det resulterede i, at flyet sidegled indad og nedad.
m) Stor krængningsvinkel (70° - 72°).
n) Flyets venstre vinge ramte vandet.

3.2 Faktorer

a) Lav flyvehøjde.
b) Det korrekte forhold mellem de tre aerodynamiske faktorer, var ikke tilstede under det sidste drej. Det resulterede i, at flyet sidegled indad og nedad.
e) Flyets venstre vinge ramte vandet.

3.3 Sammenfatning

Havariet indtraf i forbindelse med en privat VFR-flyvning. Under den sidste del af flyvningen blev der foretaget to forbiflyvninger over fjorden ud for ... Havn i lav flyvehøjde (under 500 ft). Under den anden forbiflyvning blev der udført et krapt venstredrej med en krængning på 70° - 72°. Under denne manøvre blev det korrekte forhold mellem de tre aerodynamiske kræfter ikke etableret (radius, krængningsvinkel og hastighed). Dette ledte til, at flyet sidegled indad mod drejets centrum med højdetab til følge. Venstre vinge ramte vandet i fjorden og flyet havarerede på 2,5 meter dybt vand. Piloten kom lettere til skade ved havariet.

Havarikommissionen har på baggrund af undersøgelsesresultatet ikke kunne påvise motorproblemer og derfor heller ikke mulig karburatoris.

Havarikommissionens undersøgelser har ikke ledt frem til fremsættelse af rekommandationer."

Selskabet afviste ved sin advokat ved brev af 15/6 2011 at yde forsikringsdækning for flyet med henvisning til, at klageren havde udvist grov uagtsomhed ved at flyve som sket. Efter yderligere korrespondance mellem parterne er sagen indbragt for nævnet.

I sin klage til nævnet har klageren redegjort for sagen således:

"I afgørelsen fra forsikringsselskabet gives der afslag med henvisning til forsikringsselskabets pkt. 11 (i) 'Skade forvoldt af forsikrede, piloten eller af en, som forsikrede, bærer ansvaret for med forsæt, ved grov uagtsomhed eller under påvirkning af spiritus, medicin eller euforiserende stoffer'. I forbindelse med at jeg blev indbragt til ... sygehus blev der udtaget blodprøve, som viser, at jeg ikke var under påvirkning af nogen art, og jeg kan forsikre om, at det ikke var med fortsæt at jeg havarerede. Det har efterfølgende haft store personlige omkostninger for mig, idet jeg 3 mdr. efter ulykken fik konstateret en stor blødning i hjernen, som følge af ulykken. Jeg blev opereret den 21. juli og er stadig sygemeldt.

For god orden skyld skal jeg her nævne, at vi var 3 medejere af flyet. Flyets forsikring er oprettet i en af medejernes navn - nemlig ...

Forsikringsselskabet henviser til havari kommissionens rapport i afgørelsen.
Havarikommissionen har analyseret et videoklip, som blev optaget på en telefon over de sidste 18 sekunder inden nedslaget, samt nogle vidneforklaringer. Selskabet har f.eks. ikke rekvireret det lydbånd fra politiet fra den person der slog alarm. Jeg er bekendt med, at pågældende der ringer 112 forklarer, at han hører at flyets motor 'satte ud', tabte højde og ramte vandet. Jeg ved også, at en person der bor tæt bag ved ... havn var vidne til ulykken, og hun har også oplyst, at hun hørte at motoren satte ud. Disse vidneforklaringer blev ikke brugt ved afgørelsen.

Der er mange fejl i havarirapporten. Blandt andet anføres det, at flyet fløj 255 km./t. og havde motor omdrejninger på 2.800. Det drejer sig om et Cessna 150 - et meget lille fly. Det har aldrig kunnet komme op på mere end allerhøjst 2.500 omdrejninger, og har aldrig fløjet over 220 km./t. Det vil kunne bekræftes af den flymekaniker, der altid har lavet eftersyn på flyet.
I rapporten har man lagt vægt på, at alle håndtag i flyet stod helt fremme. En bemærkning der giver anledning til at tro, at håndtagene stod sådan da flyet havarerede, og at det kunne være årsagen til havariet - altså en pilotfejl. Men fakta er, at håndtagene stod helt fremme fordi motoren blev flået af flyet ved nedstyrtet - og lå 15 m. foran flyskroget. Alle håndtag er kabeltrukket. Derfor ryger alle håndtag frem, når flyets motor flåes af. Havarikommissionen kan derfor ikke bruge denne oplysning til at dømme en pilotfejl.

Jeg har ikke orket at gøre indsigelser mod havarirapporten, idet jeg var meget syg på det tidspunkt rapporten kom frem. Jeg mener, at rapporten blev lagt på nettet i midten af juli måned. På dette tidspunkt var jeg så medtaget af hjerneblødningen, at jeg knap kunne bevæge mig.

På fig. 5 i havarirapporten er der et billede af flyet, hvor det er anført, at flyet er 4,5 m. over vandoverfladen. Billedet er taget oppe fra et hus der ligger på bakken bag ved fjorden formentlig omkring 10 m. over vandoverfladen. Man kan se himlen mellem flyet og baggrunden

ved ... Se også størrelsen af skibet på fjorden. Det er helt umuligt, at der kun er 4,5 m. mellem flyet og vandoverfladen. I den videooptagelse der er taget ses det, at flyets højde er faldende, samtidig med at det laver et drej, som medfører yderligere fald i højden. Vingen er knap 4 m. lang, og med en krængning på ca. 60 gr. er flyets udgangshøjde på billedet væsentlig højere. Flyet havarerer først efter yderligere 4-5 sekunder efter drejet, hvor man kan se det fortsat falder i højden. Dette dokumenterer, at man ikke kan have tillid til disse oplysninger i rapporten.

Fig. 6 viser et drej der anføres som 72 gr. Udregningen er udarbejdet med udgangspunkt i, at personen står i niveau med fjorden. Det gør han ikke. Han står mindst 10 m. over vandoverfladen. Derfor er vinklen forkert. Drejet er efter min vurdering højst på 60 gr. Flyet er på dette tidspunkt gemt imellem træer, så billedet må siges at være meget dårlig i kvalitet for at kunne udmåle dette med sikkerhed. I øvrigt forstår jeg ikke, at det har afgørende betydning. Kan en bil der er udsat for en ulykke ikke få kaskoforsikringen udbetalt, hvis den i ulykkesøjeblikket foretager et kraftigt drej til venstre?

Jeg fastholder, at årsagen til at jeg er nødt til at dykke ned under 500 fods højde på grund af motorproblemer, var fordi jeg var nødt til at holde hastigheden så jeg kunne beholde fuld manøvredygtighed. Den manøvre har jeg før været nødsaget til at anvende med et godt resultat.

Rapporten bygger udelukkende på en analyse af de sidste 18 sekunder af min flyvning. Mine motorproblemer opstod flere minutter før. Jeg var i de sidste 18-20 sekunder i en meget presset situation, hvor jeg fortsat arbejdede med motorhåndtagene for at få en hel jævn motorgang. Min opmærksomhed var derfor ikke på flyhøjden. At motoren i de 20 sekunder tilsyneladende igen var normal nåede jeg desværre ikke at observere, inden jeg ramte fjorden med vingespidsen. Gør det mig til en pilot der udviser 'grov uagtsomhed'?

Jeg er 60 år gammel, og jeg har rigtig mange flyvetimer bag mig - i såvel motorfly som svævefly. Jeg var så uheldig at havarere i 2004 i ... lufthavn efter et direkte motorstop. Flyet havde desværre en fejl i brændstoftilførslen der betød, at flyet ikke fik tilført brændstof lige efter start på grund af et uvejr under staten. Her jeg fik meget anerkendelse af lufthavnschefen for at håndtere flyet så jeg og mine passagerer undgik et totalt havari, men nøjes med at nødlande på en mark. (se evt. havarirapport vedr. flyet ...).

Jeg har altid lagt vægt på sikkerhed, og tager ingen chancer. Jeg kan bl.a. takke min sikkerhedssele for at jeg redede livet, selv om det medførte mange blodsamlinger på kroppen efterfølgende.

Derfor er det mig meget uforståeligt, at havarikommissionen slet ikke vil anerkende min forklaring, men udelukkende lægger vægt på vidneforklaringer. Vidner, der måske ikke er i stand til at vurdere f.eks. højden på et fly.

På Havarikommissionens forside 'Om Havarikommissionen' står der bl.a. 'Havarikommissionens undersøgelser placerer ikke skyld eller ansvar. Formålet er udelukkende at forebygge havarier og ulykker'. Alligevel anfører Havarikommissionen at der ikke kan være tale om kaburatoris eller anden motorfejl. Det er jo let at skrive. Det kan aldrig opklares, da flyet jo havnede på bunden af fjorden. Jeg mener, at Havarikommissionen placerer skyld hos mig med denne bemærkning. De kan jo ikke udelukke, at det rent faktisk var det der skete!!!!!. Tillige udtalte de sig til Ekstrabladet i sagen - selv om de har tavshedspligt. Det betød overskrifter i mange aviser som 'Blærerøvsflyvning', 'Pilotfejl' og meget andet. Disse overskrifter kan ikke

have undgået at påvirke Forsikringsselskabet i afgørelsen om at jeg skulle have udvist 'grov uagtsomhed' på min sidste flyvetur.

Jeg fastholder derfor, at jeg efter forsikringsbetingelsernes punkt 26 (a) er berettiget til at få udbetalt kaskoforsikringen. I punkt 26 (a) er nævnt 'Al skade på luftfartøjet, herunder totalskade og partiel skade, som følge af pludselig fysisk påvirkning'. Jeg fik ujævn motorgang i minutterne før havariet - en pludselig fysisk påvirkning! - som desværre medførte flystyrtet."

Selskabets advokat har i brev af 30/9 2011 til nævnet bl.a. anført:

"Det følger af Bestemmelser om Lufttrafikregler, at mindstehøjden ved flyvning over vand er 500 ft. (150 m).

[Klageren] anfører, at han har overholdt flyvehøjden på 500 ft. og først dykker ned under den tilladte højde, da der opstår motorproblemer. Dette stemmer ikke overens med vidneforklaringerne fra politirapporten **(bilag ...).** Ifølge vidneforklaringerne fløj [klageren] flere gange i en meget lav flyvehøjde langt under 500 ft. frem og tilbage hen over ... fjord. Ved den sidste overflyvning foretog [klageren] et skarpt sving hvilket resulterede i, at flyets vinge ramte vandoverfladen og forårsagede havariet.

Det fremgår ligeledes af en videooptagelse fra ulykkesstedet, at [klageren] ikke overholdt kravet til mindstehøjde fastsat i lovgivningen.

Selskabet har lagt de tilgængelige vidneforklaringer fra politirapporten til grund. Selskabet har ikke kendskab til de vidneforklaringer, som [klageren] nævner i sin klage til Ankenævnet for Forsikring.

[Klageren] har anført i brev af 21. juni 2011, at han som følge af 'udsættere på motoren' grundet 'karburatoris' dykker mod vandoverfladen for at bevare sin manøvredygtighed. På den optagede video kan det imidlertid ses, at [klageren] dykker ned mod vandoverfladen for derefter i lav højde at foretage et 180 graders sving. I tilfælde af motorproblemer - og forudsat man befandt sig over minimumshøjden på 500 ft. - kunne [klageren] have svævet langt ind over land og landet flyet.

Havarikommissionen udtaler i sin redegørelse **(bilag ...),** at man på baggrund af undersøgelsesresultatet ikke kunne påvise motorproblemer og derfor heller ikke mulig karburatoris. Motorproblemer var således ikke en medvirkende faktor til havariet.

På den optagede video af flyvningen de sidste 19 sekunder inden havariet, kan man da også høre stabil motorgang lige indtil havariet sker.

Havarikommissionen har haft den optagede video sendt til Air Accident Investigation Board - UK (AAIB UK) for en frekvensanalyse af motor og propellerstøj med henblik på at fastslå motoromdrejninger (RPM). Resultatet af analysen viste, at der ikke var nogen ændring i motorens omdrejningstal i hele videoens frekvens på 19 sekunder. Motoromdrejningerne var således konstante og høje under forbiflyvningen, jævnfør i den forbindelse punkt 1.5.4 og 2.7 i Havarikommissionens redegørelse.

Havarikommissionen vurderer, at de faktorer der var årsag til, at flyets venstre vinge ramte vandet med havariet til følge, var den lave flyvehøjde kombineret med, at det korrekte forhold mellem de tre aerodynamiske faktorer ikke var tilstede under det sidste drej, hvilket resulte-

rede i, at flyet sidegled indad og nedad, jævnfør punkt 3.2 i Havarikommissionens redegørelse.

Der er således ikke nogen holdepunkter for, at flyet skulle have haft motorproblemer. Selskabet har således på baggrund af adskillige vidneforklaringer, Havarikommissionens redegørelse samt den optagede video af havariet vurderet, at [klageren] i sin flyvning over fjorden har udvist grov uagtsomhed."

Hertil har klageren i brev af 5/10 2011 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vidneforklaringer:
I weekenden stod jeg på ... havn med en af mine venner. Det var skønt vejr, og der var mange skibe på fjorden og mange privat fly i luften. ... er et yndet udflugtsmål for små udflugter for et privatfly ligesom det er for fritidssejlere. Der kom et lille rødt fly meget lavt hen over havnen, og lavede et par overflyvninger - nøjagtig som jeg havde til hensigt at gøre den dag jeg havarerede. Min ven sagde til mig. Hold da op - han flyver lavt. Han var da vist lige så langt nede som du var før du havarerede. Ja - det var han - kunne jeg se. Han fløj nok ca. i 500 ft. højde.

Det jeg vil fortælle med denne hændelse er, at vidner der har set mig flyve lavt den 21. april - har ret i at jeg fløj lavt. Jeg fløj nemlig i ca. 500 ft. højde på samme måde som den flyver der i søndags rundede havnen et par gange!

Jeg rundede havnen 2 gange. Jeg har vedlagt et foto. Jeg ankom til havnen fra syd, d.v.s. jeg fløj over elmaster, skorsten m.v. i god afstand. D.v.s. over 500 ft. Første gang jeg fløj forbi havnen, kunne jeg mærke at motoren ikke trak helt som den skulle. Jeg tabte fart og hastighed. Jeg går derfor i gang med en procedure, hvor jeg via håndtag i flyet kan fjerne eventuel karburatoris. Jeg var ikke klar over om det var det der var problemet - men jeg havde ikke andre valgmuligheder. Jeg tabte derfor højde, da jeg rundede havnen 2. gang. Jeg var på det tidspunkt klar over, at jeg havde problemer, da jeg nu var kommet under de 500 ft. Jeg arbejdede meget hektisk med at stabilisere motoren.

Videooptagelse:
De sidste 19 sekunder af min flyvning er optaget på video. Mine motorproblemer opstod 1½-2 minutter før denne videooptagelse. Det er muligt at motoren var blevet helt stabiliseret og gik jævnt da videoen blev optaget. Jeg var dog meget optaget af at foretage de nødprocedurer man skal, når man indser at man har store problemer, og var nok ved at gå lidt i panik. Endvidere skulle jeg meget hurtigt beslutte om en eventuel nødlanding skulle foregå på land eller udover vandet. Der er en del luftledninger ved ..., ligesom der er en høj bakke lige bag havnen. Den vil jeg ikke kunne nå over. Desuden ligger byen ... lige bag ... havn. Jeg valgte derfor at flyve ud over vandet, hvor jeg kunne dykke fart på flyet for at bevare manøvredygtighed, og ikke ind over land, hvor jeg kunne bringe menneskers liv i fare.

Jeg skal derfor fremhæve følgende forhold:

1. Forsikringsselskabet og havarikommissionen fokuserer kun på videoen der varer 19 sekunder inden havariet. Mine motorproblemer opstod de sidste par minutter forud for videooptagelsen. Optagelsen dokumenterer slet ikke de problemer jeg har i cockpittet, og giver et fejlagtigt billede af hændelsesforløbet.

2. Forsikringsselskabet og havarikommissionen lytter ikke, og anerkender ikke min forklaring om hvordan jeg oplever hændelsesforløbet.

3. Kan et vidne bedømme hvor højt et fly flyver? Jeg vil sige, at det er en påstand, hvis vidnerne kan konkludere at jeg fløj under 500 ft. ved første overflyvning. Det er korrekt at jeg var under denne højde ved 2 overflyvning efter mine motorproblemer - det var jo der jeg havarerede - altså endte min flyhøjde med at være 0 ft.

...

Jeg erkender, at jeg formentlig ikke har handlet fornuftigt efter det sidste drej - ærlig talt, så var jeg nok ved at indse, at jeg var i en livsfarlig situation, og hvem kan så handle fornuftigt? Jeg er stadig af den opfattelse, at vi har krav på at få udbetalt kaskoforsikringen."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**11. Forsikringen dækker ikke**

...

(i) Skade forvoldt af forsikrede, piloten eller af én, som forsikrede bærer ansvaret for, med forsæt, ved grov uagtsomhed eller under påvirkning af spiritus, medicin eller euforiserende stoffer."

Nævnet udtaler:

Efter sin gennemgang af sagen, herunder havarikommissionens rapport og politirapporten, finder nævnet ikke at kunne kritisere, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at skaden blev fremkaldt ved klagerens grove uagtsomhed.

Nævnet har truffet sin afgørelse på et skriftligt grundlag og kan ikke udelukke, at en nærmere bevisførelse vedrørende omstændighederne ved uheldet kan føre til et andet resultat.

Med dette forbehold

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Poul Sørensen