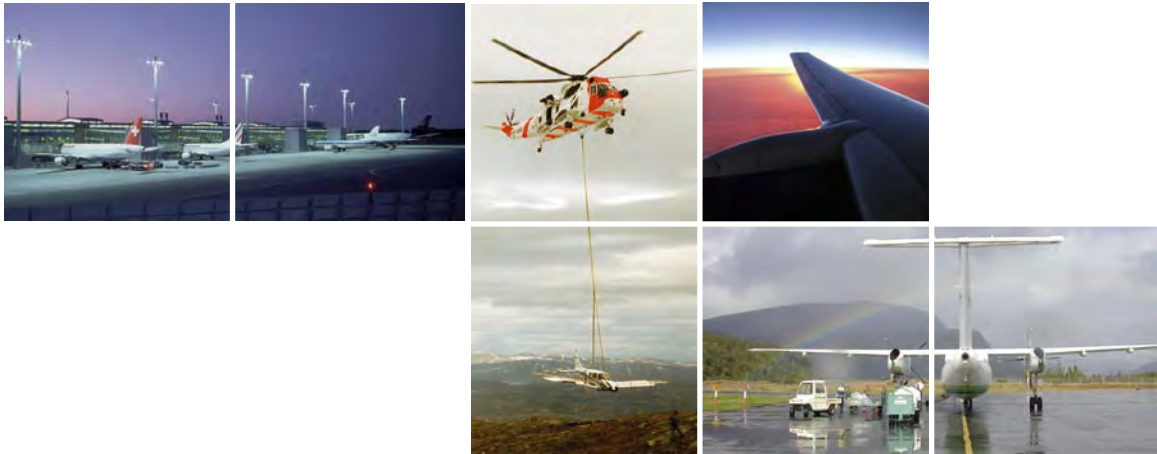


RAPPORT

SL 2009/15



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE BØ I TELEMARK 11. JULI 2005 MED GROB-WERKE ASTIR CS 77, LN-GBA

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 30.06.2009
SL Rapport: 2009/15

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO Annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy:

- Type og reg.: Grob-Werke Astir CS 77, LN-GBA
- Produksjonsår: 1977

Dato og tidspunkt:

Mandag 11. juli 2005 kl. 1345

Hendelsessted:

Forberg, Bø i Telemark (59° 25'N 008° 59'Ø)

Type hendelse:

Luftfartsulykke, kollisjon med ledning i forbindelse med utelanding

Type flyging:

Privat (Klubb)

Værforhold:

Vindstille. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: Lettskyet med cumulus i ca. 6 000 ft. Temperatur: 31 °C

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Skader på kropp, venstre vinge, understell og canopy

Andre skader:

Luftspenn, jordleder

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 38 år
- Sertifikat: Seilflyelev med solobevis
- Flygererfaring: Total flygetid: 18:25 timer

Informasjonskilder:

”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse” NF-0382 B fra fartøysjefen, rapport 18/2005 utgitt av NLF/Seilflyseksjonen, Sikkerhets- og utdanningskomiteen (SUK) og SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen, som var elev, fløy termikktrening¹ med LN-GBA. Samtidig fløy hans instruktør et annet seilfly i det samme øvelsesområdet. Begge fløy i ca. 1 500 m høyde da eleven etter ca. 40 minutters flyging kom inn i et lokalt område med kraftig synk. Eleven har forklart at han raskt mistet ca. 700 m høyde og derfor ikke kunne nå tilbake til startstedet Lunde flyplass (ENLU), som lå 15 km lengre mot sydøst. Han bestemte seg da for å gjøre en kontrollert utelanding på et nyslått jorde. Jordet var ca. 500 m langt, med minste bredde på ca. 70 m. De første 200 m av jordet var flatt, uten synlige ujevnheter.

Eleven fløy en normal landingsrunde og så ingen hindringer i det aktuelle landingsområdet. Det var vindstille. På finalen, i ca. 8 m høyde ved passering av begynnelsen på jordet, oppdaget han et luftspenn rett foran flyet. Flyet var da på vei mot landingspunktet med luftbremsere ute, lav hastighet og relativt stor gjennomsynking. Eleven reagerte instinktivt og senket øyeblikkelig flyets nese. Flyet passerte under tre strømførende kabler, men øvre del av nesepartiet traff en jordleder som hang ca. 3 m lavere enn kablene. Ledningen kom inn under flyets venstre vinge, røk og viklet seg inn i flyets understell i landingsfasen. Flyet fikk betydelige skader i forbindelse med kollisjonen og landingen.

Det aktuelle luftspennet ga strømforsyning til et vanningsanlegg ved en elv som gikk langs kanten av jordet. Spennet gikk i lav høyde over terrenget, og var derfor ikke markert på flykartet eller merket på noe vis. Det krysset ca. 25-30 m inn på jordet.

NLF/Seilflyseksjonen, Sikkerhets- og utdanningskomiteen (SUK) har i sin rapport om ulykken blant annet bemerket at eleven hadde liten flyerfaring og manglet lokalkunnskap om flyforholdene ut fra plassen i Lunde. Etter deres syn syntes oppgaven å ligge utenfor opplæringsrammen, og ble ansett for å være for omfattende på dette stadiet i utdanningen. De konstaterte for øvrig at eleven avbrøt søk etter termikk i god tid og fokuserte på en sikker utelanding, uten å få øye på høyspentens tidsnok.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen mener utelanding er forbundet med en viss operativ risiko, og det må forventes at uerfarne flygere oftere vil bli utsatt for uhell i slike situasjoner enn erfarne flygere. Å vurdere hvilke oppgaver en elev er moden for å trene på, vil alltid være en av hovedutfordringene for en instruktør. Måten en elev kan få realistisk erfaring på, er å fly termikktrening. De oppadgående luftstrømmene (stig) som søkes, er ofte konsentrerte og svært lokale. Mellom områder med stig kan det være store områder med synk, og det kreves erfaring for å finne og utnytte stigområdene optimalt. Soloflyging langt fra en flyplass for å få denne type trening, øker sannsynligheten for ikke planlagte utelandinger. Slike utelandinger trenger man også opplæring i og erfaring med for å redusere risikoen for skader.

Når en ikke planlagt utelanding blir nødvendig, vil flygeren som regel ha få valgmuligheter og kort tid til å foreta sitt valg. En elev med relativt lavt erfaringsnivå vil nødvendigvis måtte bruke en stor del av sin mentale kapasitet til å fly flyet korrekt i landingsrunden for derved å treffe det valgte landingspunktet med riktig hastighet. Han eller hun vil derfor ha mindre mentalt overskudd til å se etter spenn og hindringer i landingsområdet enn det en erfaren flyger vil ha. Ledninger som benyttes

¹ flyging hvor flygeren baserer seg på å vinne høyde ved å utnytte oppadgående luftstrømmer forårsaket av oppvarming av bakken

i mindre kraftledninger og spenn er så tynne at de ofte oppdages for sent til at kollisjon kan unngås. Å kollidere med spenn under innflyging kan få alvorlige konsekvenser.

Det vises også til rapport om luftfartsulykke med seilfly LN-GIR i Etnedal 8. juli 2006 ([SL RAP 2009/08](#)), der flere problemstillinger knyttet til utelanding er drøftet.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 30. juni 2009