

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 52/94

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 21. november 1994

Luftfartøy

-type og reg.: Bergfalke IV, LN-GLA

-fabr. år: 1974, serienr. 5840

-gangtid: 2598 timer

Dato og tidspunkt: 21. juli 1994

Hendelsessted: Mønsberget ved Voss, Hordaland

Type hendelse: Luftfartsulykke under termikkflyging

Type flyging: Klubb-/skoleflyging

Værforhold: Vind SV/5 kt, sikt 10 km, lettskyet i 4 000 ft, temp 20°C

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 2

Personskader: 1 uskadet, 1 alvorlig skadet

Skader på luftfartøy: Flyet ble totalskadd

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 39 år

-sertifikat: Flygebevis for seilfly, instruktørbevis IK3/G

-flygererfaring: 318 timer på seilfly

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, rapport fra Voss lensmannskontor og egne undersøkelser

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

HENDESESFORLØP

Flygingen var en siste finpuss før skolesjekk. Kort tid etter avgang, under åttetallsflyging i en termikkboble på sydsiden av Mønsberget ved Voss, mistet eleven kontrollen over flyet, som gikk i spinn og havnet i skogen på en liten fjellhylle. Været var lettskyet og pent med svak vind fra SV.

Etter forklaringer fra fartøysjef/instruktør og fra eleven, skjedde ulykken med normal flygehastighet ved overgang fra en venstresving til en høyresving. For instruktøren virket det som om eleven ikke tok flyet ut av venstresvingen, men lot flyet fortsette svingen inn mot fjellet. Han forsøkte å gripe inn, men det var allerede for sent. Flyet spant mot venstre rett ned i skogen.

Instruktøren ble ikke skadet. Eleven ble skadet og bragt til sykehus med legehelikopter.

Begge vinger ble brukket, flykroppen ble knust i fronten. Bakre del av flykroppen ble deformert, med brukket høyderor.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Havarikommisjonen mener at havariet skyldes relativ liten hastighet kombinert med kraftig rorbruk, kanskje også under flygeforhold med litt turbulens som en tilleggsfaktor. At elevens rorbruk kan ha ført til noe ukoordinerte ror kan heller ikke utelukkes.

Flyging nær fjellterreng med luftfartøy er aldri ufarlig, selv i pent, klart vær. De fleste dødsulykker med seilfly har skjedd i fjellterreng, og det er ofte vanskelig i ettertid å rekonstruere hendelsesforløpet. I dette havariet overlevde begge de ombordværende og kunne avgi forklaring. Likevel er det i dette tilfellet vanskelig å fremheve en faktor som avgjørende for at flyet gikk i spinn. Det er sjelden bare én faktor som fører til en ulykke. I dette tilfellet er det nærliggende at flyet må ha hatt for lav hastighet i forhold til krengningsvinkel. Hvis dette var kombinert med mulig urent rorbruk, er det stor mulighet for å steile ut den ene vingen og havne i et spinn. HSL mener også at instruktøren ikke har grepet inn i tide, med veiledning eller ved selv å overta kontrollen over flyet.

TILRÅDINGER

Ingen.