

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

BUL 30/99

Telefax: 64 84 57 70

Avgitt: 15. oktober 1999

Luftfartøy

-type og reg.: Schempp-Hirth Discus B, LN-GIW

-fabr. år: 1989

-totaltid: 930:32 flytimer

Radiokallesignal: GIW

Dato og tidspunkt: 11. april 1999, kl. 1505

Hendelsessted: Ca. 300 m sydvest for Hjuksebø skole, Telemark fylke

Type hendelse: Luftfartsulykke i forbindelse med utelanding

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: Variabel ca. 5 knop. Sikt: Mer enn 10 km. Skyer: Spredt/brutt skydekke i 5 000 fot. Temperatur: 15°C

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: En

Personskader: Lett

Skader på luftfartøy: Vesentlige skader på begge vingeforkanter 1-2 m fra flykroppen, diverse mindre skader på flykropp og vinger

Andre skader: Ca. 15 frukttrær beskadiget i trekronene

Fartøysjefen: Kvinne

-alder: 18 år

-sertifikat: Seilflysertifikat gyldig til 31.12.1999

-flygererfaring: Total: 60:45 flytimer, Siste 90 dager: 6:30 timer, Total på typen/ siste 90 dager: 1:05 timer, Siste 30 dager: 6:15 timer, Siste 3 dager/ 24 timer: 3:15 timer, Denne flyging: 0:46 timer
Landinger siste 90 dager: 5, Timer siden siste søvn: 6 timer

Informasjonskilder: Rapport fra Oslo Seilflyklubb

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

I ca. 1100 m høyde (alle flygehøyder oppgitt med Notodden flyplass som nullpunkt), omtrent over havaristedet, kom seilflyet inn i et synkområde (2-3 m/s). Fartøysjefen forsøkte å finne nytt stig ut mot Nautesund bru, men noe stig ble ikke funnet og hun søkte

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

tilbake mot det første området. Høyden var nå blitt ca. 700 m. Søkingen etter stig lyktes fortsatt ikke, og fartøysjefen vurderte utelanding som et mulig alternativ. Hun merket seg flere mulige steder i området. Letingen etter stig fortsatte ned til mellom 500 m og 400 m. Da innså fartøysjefen at utelanding var eneste mulighet. Tre landingsmuligheter ble forkastet som følge av kryssende høyspentlinjer. Den utvalgte landingsplassen ble overfløyet to ganger før landingsrunden ble påbegynt i ca. 250 m høyde over bakken. Et stykke inne på finalen oppdaget fartøysjefen at det var rekker med frukttrær (ca. 3 m høye, tynne, bladløse grener) på hele det valgte landingsområdet. På dette tidspunktet var det ikke andre muligheter enn å lande mellom trekkene. Under landingen traff flyet ca. 15 trær, med havari som følge.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Etter kommisjonens vurdering utviste fartøysjefen godt flygerskjønn, ved i god høyde å prøve å finne løsninger på problemene som oppstod. Kommisjonen innser at det var vanskelig å få øye på frukttrærne, trærnes utforming og årstiden tatt i betraktning. At disse hindringene på det valgte utlandingsstedet derfor ikke ble oppdaget før seilflyet var for lavt til at et alternativt landingssted kunne nås, gir etter kommisjonens mening ikke grunnlag for bemerkninger. Det var også etter kommisjonens mening riktig å gjennomføre en best mulig landing på det valgte området, fremfor å prøve å strekke flygingen til et annet sted. Tilsvarende situasjoner har ført til steiling og havari, med alvorligere utfall enn denne gangen.

Kommisjonen karakteriserer denne luftfartsulykken som en operativ risiko som må aksepteres, når man flyr seilfly.