

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 64/2002

Avgitt: 23. oktober 2002

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Schleicher GmbH & Co. Segelflugzeugbau ASW 20, LN-GTE

-fabr. år: 1980

-motor: Ingen

Dato og tidspunkt: 1. juni 2002 kl. 1625

Hendelsessted: Vaksdal i Hordaland (N60°29', Ø005°45')

Type hendelse: Luftfartsulykke, kollisjon med gjerde etter utelanding

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Svak vind, god sikt. Spredte skyer i 4500 ft.

Temperatur: 20 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Inntrykket vingeforkant og skade på flaps. Riper i hood, neseparti og hjulluke

Andre skader: Hull i gjerde

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 33 år

-sertifikat: Flygebevis for seilfly

-flygererfaring: Totaltid: 87 timer, hvorav 40 timer på aktuell type. Siste 30 dager: 30 timer. Siste 3 dager: 3:25 timer

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382)

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen skriver i sin rapport at han hadde planlagt å fly en strekketur fra Os til Voss og tilbake. Da han kom til Dale, ca. 55 km fra Os, fant han imidlertid ut at forholdene ikke var gode nok. Han snudde, men på vei tilbake til plassen kom han inn i et stort synkområde. Dette var overraskende siden han nettopp hadde vært i det samme området. Han var usikker på om han hadde nok høyde til å nå tilbake til et jorde på Dale som han visste var velegnet

---

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.

for utelanding. Jordene i Vaksdal lå innenfor rekkevidde og så fine ut, og han valgte derfor å forbli i området og søke termikk. Dette lyktes ikke, og han gikk inn for landing vestover på det jordet som så ut til å være best egnet. Jordet var flatt, ca. 300 m langt og 100 m bredt. Han så at det gikk et gjerde i utkanten, parallelt med den planlagte landingsretningen. Først på finalen oppdaget fartøysjefen at det også gikk et gjerde tvers over jordet. Flyet traff tilnærmet vinkelrett mot gjerdet etter ca. 40 m utrulling etter landing.

De materielle skadene ble størst på venstre ving, som traff en av gjerdestolpene. Forkanten ble trykt inn og flapsen ødelagt. Høyre ving fikk også skade, og hood, neseparti og en hjulluke ble oppskrapet. Det ble et lite hull i gjerdet.

Fartøysjefen kom uskadet fra ulykken. Det var hans første reelle utelanding.

Seilflyseksjonen i Norsk Aero Klubb ga følgende kommentarer da utkast til rapport om denne luftfartsulykken var på høring:

”Strekkflyging på vestlandet er utfordrende. I meget stor grad setter dette krav til at pilotene planlegger og gjennomfører flygingen med ekstra årvåkenhet og tanke på utelanding. Derfor er også områdene egnet for utelanding kartlagt og beskrevet i en egen utelandingskatalog. Katalogen er utarbeidet av erfarne seilflygere og innarbeidet i klubbene i området. Jorder som ikke er beskrevet er enten ikke kartlagt, eller så er området ikke å anbefale for utelanding.

Vaksdal oppfattes å være et område som ikke er anbefalt og derfor ikke beskrevet i katalogen så langt Seilflyseksjonen kjenner dette.

Pilotens vurdering og forklaring, gjengitt i utkastet, viser at han var klar over dette. Hans vurdering og beslutning medfører at han utsetter seg selv for en stor fare ved ikke å returnere tidsnok. Erkjennelsen av at marginene ikke er tilstrekkelige til å nå tilbake til Dale og at han er over *ikke* beskrevet landbart område, setter piloten under ekstra press.

Seksjonen mener det er viktig å understreke at strekkflyging i denne type terreng må gjennomføres med svært gode marginer og at utelanding ut over beskrevne jorder med stor sannsynlighet vil gi hendelser av denne type.”

I følge fartøysjefen er Vaksdal definert som landbart område med flere landbare jorder. De er imidlertid ikke i utelandingskatalogen fordi det anbefales å besiktige området på forhånd.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Seilflyseksjonens kommentarer til ulykken viser at Norsk Aero Klubb arbeider aktivt for å forhindre skader ved utelanding. Kommisjonen gir sin tilslutning til hovedbudskapet om at det er behov for gode sikkerhetsmarginer ved operasjoner som dette.

I etterpåklokskapens lys kan man slå fast at fartøysjefen burde ha snudd tidligere. Når situasjonen likevel utviklet seg slik den gjorde, synes beslutningen om å holde seg i området over Vaksdal å være fornuftig. Fartøysjefen kunne ha risikert å havne i en enda mer presset situasjon ved å strekke flygingen for langt. Kommisjonen har ikke vært på havaristedet og tar ikke stilling til valg av landingssted. Ulykken bør også ses i lys av at fartøysjefen hadde lite erfaring som seilflyger.