

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 91/2000

Avgitt: 19. desember 2000

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-25-235 Pawnee, LN-NTH

-fabr. år: 1968

-motor: Lycoming O-540-B2B5

Dato og tidspunkt: 6. oktober 2000, kl. 1400

Hendelsessted: Ca. 7 km sydøst for Bjorli flyplass, Oppland

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, nødlanding pga. drivstoffmangel

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: 090° 3 kt. Sikt: mer enn 10 km. CAVOK.

Temperatur: 10 °C. QFE: 948 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 30 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 410 flygetimer hvorav 201 på aktuell type

Informasjonskilder: Fartøysjefens "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse (NE-0382) med bilag fra ansvarlig seilflyleder og klubbens flygesjef.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Den aktuelle dagen for hendelsen var det stor seilflyaktivitet ut fra Bjorli flyplass. Da dagens program startet ble det mest drevet skolevirksomhet med slep til 700-800 m QFE og korte flyturer. De mer erfarne seilflygerne planla å fly i lebølgen av fjellene og dette innebar lengre slep. På vei til og fra dette attraktive området varierte forholdene med både stig og synk.

Fartøysjefen på LN-NTH startet et slep med et en-seters seilfly og forventet at slepet skulle gå rett nord av flyplassen til 800 m QFE. Tankmåleren viste før avgang mellom 5 og 10 US gallon. Han anså at drivstoffmengden skulle være tilstrekkelig for det planlagte slepet. Det viste seg at slepet ble et søk etter bølger i sydøstlig retning fra flyplassen, og slepet fortsatte til ca. 1 100 m QFE ca. 7 km sydøst for Bjorli. Dette ble en vesentlig lengere flyging enn den opprinnelig planlagte.

Da seilflyføreren ”klinket” (løste ut seilflyet) svingte fartøysjefen på slepeflyet for å fly tilbake mot flyplassen, og i svingen stoppet motoren. Fartøysjefen fulgte deretter nødprosedyrer for start av motor og nødlanding. Han overveide muligheten for å kunne nå tilbake til flyplassen. På grunn av de synkområdene han hadde opplevet under slepet oppga han den tanken. Han valgte derfor et langt jorde ca. 3 km syd for flyplassen og planla utelanding der. Dette jordet lå i riktig retning i forhold til vinden. Informasjon om det inntrufne ble gitt til ansvarlig seilflyleder som også fikk beskjed om landingsstedets beliggenhet. Landing ble utført uten problemer. Flyet ble senere tanket opp, og fløyet tilbake til flyplassen.

Ansvarlig seilflyleder skriver bl.a. i en kommentar til hendelsen:

”Jeg ble klar over hendelsen når FSJ meldte på radioen at han hadde fått motorstopp og vurderte å utelände, han sa at han trodde han var tom for fuel. Han virket helt rolig på radioen (faktisk så rolig at enkelte først trodde det var en spøk). Jeg tok da med meg en håndholdt flyradio, mobiltelefon med FSJs telefonnummer og to personer til å hjelpe meg. Kort tid etter meddelte FSJ at han hadde funnet et egnet jorde å lande på. Innen vi rakk frem til bilen hadde FSJ meddelt at han hadde landet, og at både han og flyet var uskadet. Han sa videre at årsaken til utelandingen var at han var tom for fuel. Han virket hele tiden rolig og behersket. Vi tok med oss to 20 l jerry-kanner med fuel og ved hjelp av veibeskrivelser ifra seilflyet som ble slept opp fant vi FSJ og flyet uten noen problemer. Vi konstaterte at tanken var tom og fylte fuel. Jeg tok en prat med FSJ for å klarlegge formaliteter og forvise meg om at han var ok. FSJ startet opp flyet, takset tilbake og tok av uten noen som helst problemer og med meget gode marginer.”

Flygesjef i NTH-Flyklubb skriver bl.a. i en kommentar til hendelsen:

”Selve årsaken til hendelsen er at det ble tatt av med for lite fuel om bord. Dette skyldes flere faktorer:

- Man prøvde å holde flyets totalvekt på et minimum
- Tankmåleren har vist seg å henge seg opp ved 5-6 US Gallon
- Slepets lengde var lengere enn ventet.

Tiltak fra klubbens side:

Vi innfører i våre slepeprosedyrer at avgang ikke skal skje med mindre enn 10 US gallon ombord. Dette er basert på 2,5 gallon (til et slep på 7,5 minutt) + 7,5 gallon reserve i hht. BSL-D. Disse slepeprosedyrene skal leses av alle som benytter klubbens slepefly.”

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

HSL anser at motorstopp med en-motors fly er en alvorlig luftfartshendelse. HSL mener også at det bør detaljplanlegges på forhånd hva slags oppdrag en slepeflyger skal utføre.

HSL anser at fartøysjefen taklet situasjonen med motorstopp helt korrekt. Utelandingen på et velegnet jorde ble gjennomført uten problemer.

HSL anser at dersom det var kjent at tankmåleren hadde vist seg å henge opp, skulle dette vært ført inn i luftfartøyets vedlikeholdshåndbok som en feil. Feilretting i samsvar med BSL B 3-2, pkt. 7.2.4 skulle deretter ha vært utført.

HSL anser at en flyging, uten hensyn til hva slags oppdrag det måtte være, skal planlegges med drivstoffreserver. BSL D 3-1 pkt. 4.6.2 Drivstoff- og oljeforsyning for VFR-flyging sier:

”Det skal medføres minst tilstrekkelig drivstoff og olje til at flyet kan fly til bestemmelsesstedet og deretter i 45 minutter.”

HSL har forståelse for at slepeflyets vekt av ytelsesmessige grunner skal være så lav som mulig. Av den grunn ønskes ikke drivstoffmengden å være unødvendig stor. BSL D har imidlertid et helt klart krav til mengde drivstoff ved start av flyging.

## **TILRÅDINGER**

HSL tilrår Norsk Aero Klubb å kontrollere at flyklubbene har prosedyrer for slepeflyging som sikrer at bestemmelsene i BSL D om drivstoff- og oljeforsyning blir fulgt (Tilråding nr. 77/2000).