

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 15/96

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 11.06.96

Luftfartøy

-type og reg.: Seilfly PIK 20D Serienr 20619, OH 530
-fabr. år: 1978
Radiokallesignal: Mike Whisky
Dato og tidspunkt: 17. april 1996 kl. 1557
Hendelsessted: ca.7 km syd for Starmoen (ENHN), Elverum
Type hendelse: Luftfartsulykke, utelanding
Type flyging: Klubb/privat
Værforhold: 210°/ 8-10 kt, 10 km sikt, temp. +9° C, skyfritt, lokale variasjoner i vindretning og styrke pga. termikkutløsning
Flygeforhold: VMC
Antall ombord: 1
Personskader: Alvorlig
Skader på luftfartøy: Totalskadet, flyet vil ikke bli reparert
Andre skader: Skader på trær
Fartøysjefen
-alder: 50 år
-sertifikat: Seilfly og motorglider gyldig til 6 mars 1998
-flygererfaring: Totalt/ 90d/ 30d/ 3d/ 24t - 594/ 5:30/ 3:50/ 2:00/ 1:00 timer
Informasjonskilder: Rapport skjema luftfartsulykke, rapport fra seilflyseksj. NAK

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen tok av fra Starmoen i flyslep etter LN-KCH kl. 1522 og løste ut kl. 1527 550 meter høyere enn avgangsstedet. Det var gode seilflyforhold med sterk termikk og følgelig også områder med tilsvarende synkende luftmasser. Ifølge fartøysjefens forklaring lykkes han ikke i å sentrere flygingen i en oppadgående luftstrøm, men ble liggende å forsøke dette mellom 400 m og 300 m over bakken. I 300 meters høyde innså han at det ikke var mulig å fly tilbake til Starmoen og valgte derfor ut en liten innsjø omgitt av myr for en utelanding. Dette ble meddelt over radio. Han fløy mot innsjøen, men i 200 meters høyde skjønnte han det valgte området var for lite for landing, ikke minst fordi myra var omgitt av

høye trær. Over innsjøen gjorde han en 90° sving til medvindsleggen, men flyet hadde nå mistet så meget høyde at han besluttet å fortsette rett fram mot en annen myr delvis skjult bak trærne. Disse trærne var imidlertid så høye at han snart innså at det ikke var mulig å nå fram. Han hadde tilslutt ikke annet valg enn å foreta en kontrollert setting i skogen. Landingen ble foretatt med full flaps og hjulet ute. Havaristedet ligger ca 50 m høyere enn Starmoen og er dekket med kraftig furuskog. Skogen og deformeringen av flyets struktur dempet energien så pass meget at fartøysjefen kom relativt bra fra ulykken. Via radioen fikk han varslet at han var skadet og at det var behov for en ambulanse.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen har oppgitt som årsaksfaktorer

- at han etter egen oppfatning løste ut i for lav høyde og dertil slik at han ville fått motvind tilbake til Starmoen
- at han for lenge prøvde å finne brukbar termikk

Selv om kommisjonen generelt bedømmer saken som en operativ risiko ved denne typen flyging, vil man likevel påpeke at fartøysjefen utviste sviktende dømmekraft ved ikke å returnere til Starmoen mens han hadde muligheten. Ved å fortsette og prøve å finne brukbar termikk, avskar han seg også fra muligheten til å finne et tilfredsstillende utelandingsområde.