

RAPPORT

SL 2010/12



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ ELVERUM FLYPLASS STARMOEN 23. MAI 2007 MED ROLLADEN-SCHNEIDER LS3-A, LN-GHC

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 27.05.2010
SL Rapport: 2010/12

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO Annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Rolladen-Schneider Flugzeugbau GmbH LS3-A, LN-GHC
- Produksjonsår: 1979

Operatør:

Tønsberg Seilflyklubb

Dato og tidspunkt:

Onsdag 23. mai 2007 kl. 1125

Hendelsessted:

Elverum flyplass Starmoen (ENHN)

ATS luftrom:

Ikke kontrollert luftrom klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, hard landing med påfølgende skade på flyet

Type flyging:

Privat

Værforhold:

Vind: 270° 15 kt. Sikt: 8 000 m. Skyhøyde: 6 000 ft. Temperatur: 18 °C. Duggpunkt: 4 °C. QNH: 1015 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Hjul og understell slått løs fra skroget. Langsgående sprekke i buken.

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 59 år
- Sertifikat: Flygebevis for seilfly S-NLF
- Flygererfaring: 80 timer hvorav 1:20 siste 90 dager og 1:15 siste 24 timer

Informasjonskilder:

Rapport om luftfartsulykke/-hendelse (NF-0382) fra fartøysjef, rapport nr. 13/2007 fra seilflyseksjonen i Norsk Aero Klubb (senere Norges Luftsportforbund NLF), samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Den aktuelle flygingen var typeutsjekk på LS3-A, som er et enseters seilfly. Etter avgang fra rullebane 15 på Starmoen ble flyet slept til 1 000 m høyde. Fartøysjefen søkte oppdrift vest-sydvest av flyplassen, men måtte etter en stund avbryte og sette kurs tilbake mot flyplassen. Han har forklart at han kom lavt inn mot flyplassen og at han derfor vurderte å fly rett inn mot gressbane 33. Fartøysjefen valgte imidlertid å fullføre en høyre landingsrunde til gressbane 15. Sporlogg til GPS viser at han passerte merket i ca. 130 m høyde (AGL) med en hastighet på 109 km/t. Noe turbulens på downwind/overgang base i tillegg til medvind på base medførte stress. Grunnet lav flyhøyde kortet fartøysjefen inn finalen og ventet med å ta ut hjulet. Han satte 20° flaps da han så at han ville nå fram til banen. Den sene utfellingen av hjulet medførte en påminnelse om dette fra ansvarlig seilflyleder via radio. Fartøysjefen satte så ut 2/3 luftbrems. I sin rapport skriver fartøysjefen at han deretter ikke rørte flaps eller luftbrems. Han fikk problemer med å holde hastigheten og måtte stadig senke nesene. Dette ble oppfattet som "ubehagelig" og han syntes at bakken kom fort mot han. Han skriver videre at dette medførte at han begynte å flate ut i anslagsvis 7 – 8 m høyde. Flyet steilet så i 4 – 5 m høyde og falt i bakken. I møtet med bakken klappet hjulet inn og flyet skled på buken. Etter at flyet stoppet kunne fartøysjefen stige uskadet ut. Fartøysjefen mener at han grunnet stress feilbedømte høyden og flatet ut for tidlig.

Det var flere vitner til ulykken. I rapporten fra sikkerhets- og utdanningskomiteen i seilflyseksjonen (SUK) står det at det ble reagert på at flyet kom lavt inn, og at det ble fløyet en trinnvis nedstigning. Slepeflygeren hadde også registrert at fartøysjefen arbeidet mye med å holde seilflyet stabilt i slepet. Det ble konstatert at flyet landet i ca. 15 kt sidevind med en svak medvindskomponent. I rapporten fra SUK kommenteres det at fartøysjefen var "rusten" med relativt liten total erfaring, og lite logget tid de siste 90 dagene. Det hadde derfor vært formålstjenlig og gitt fartøysjefen noen turer på en kjent flytype før utsjekken på LS3-A ble påbegynt. Videre ble det påpekt at fartøysjefen hadde søkt oppdrift for lenge før han returnerte tilbake til flyplassen. Værforholdene var dessuten langt fra ideelle med innslag av kraftig vind og turbulens. Fartøysjefen hadde ikke tidligere fløyet fly med flaps. Under bedre forhold kunne han ha testet ut forskjellige flapsstillinger i god høyde før han kom inn for å lande.

SUK tilrådet følgende på bakgrunn av ulykken:

- *"Ved utsjekk på en seter vektlegges pilotens evne til å fly med stabil nesestilling, da mange ensetere er mer følsomme på høyderoret i tillegg til at de har bunnkobling. Dette er forhold som ikke kommer fram ved kontrollflyginger på for eksempel ASK-21.*
- *Ved utsjekk på fly med flaps bør det flys DK tur på fly med flaps hvis mulig, evt. må det gjennomgås nøye hvordan flaps virker på nesestillingen. Dette må deretter prøves under flyging før landing.*
- *Generelt i forbindelse med utsjekk på ny type må turen planlegges med tanke på flygerens erfaring og hans kjennskap til området, vind/vær og flyets karakteristiske egenskaper."*

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen mener fartøysjefen og seilflyseksjonen gjennom sine rapporter gir en god forklaring på hvorfor ulykken skjedde. Det synes klart at den nye flytypen med flaps ble en for stor utfordring for fartøysjefen under rådene værforhold, sett i lys av den begrensede erfaringen han hadde. Det er også havarikommisjonens vurdering at sannsynligheten for at en lignende ulykke skal kunne skje er vesentlig redusert hvis seilflyseksjonen i NLF følger tilrådingene gitt av SUK.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 27.05.2010