

RAPPORT

SL 2011/07



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE VED BRASKEREIDFOSS, HEDMARK 14. JUNI 2010 MED GLASER-DIRKS DG-300 ELAN, OY-XYD

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: 24.02.2011
SL Rapport: 2011/07

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.: Glaser – Dirks DG-300 Elan, OY-XYD
- Produksjonsår: 1986

Operatør: Frederikssund Frederiksværk Flyveklub, Danmark

Dato og tidspunkt: Mandag 14. juni 2010 kl. 1722

Hendelsessted: Braskereidfoss, Hedmark
60°43'53"N 011°49'50"Ø

ATS luftrom: Ikke kontrollert luftrom klasse G

Type hendelse: Luftfartsulykke, havari etter utelanding på dyrket mark

Type flyging: Privat

Værforhold: Nordlig høydevind ca. 20 km/h. God sikt, delvis skyet 6 000 ft.
Temperatur: 16 °C. QNH: 1019 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Betydelige skader på skrog og vinger

Andre skader: Begrenset skade på avling

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Kvinne, 31 år
- Sertifikat: Seilflysertifikat utstedt i Danmark
- Flygererfaring: Totalt 97 timer hvorav 14 timer siste 90 dager.

Erfaring på aktuell type: 14 timer hvorav 1 time siste 90 dager.

Informasjonskilder: ”Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart” (NF-2007) fra fartøysjef, informasjon og bilder fra Norges Luftsportforbund (NLF) og SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen var deltaker i et strekkflygingskurs arrangert på Elverum flyplass Starmoen (ENSM). Få timer før flygingen startet, hadde deltakerne mottatt en teorileksjon om utelanding. Leksjonen inkluderte blant annet en generell gjennomgang av området som skulle benyttes for treningen, samt en mer detaljert områdebeskrivelse da oppgaven ble delt ut.

Flyturen startet mandag 14. juni kl.1540 og oppgaven besto i overflyging av to vendepunkter, Øksna (15 km NV av ENSM) og Gjesås (28 km SØ av ENSM). Etter å ha passert vendepunktene, satte fartøysjefen kursen tilbake mot Starmoen. Da flyturen hadde vart ca. halvannen time, befant OY-XYD seg i ca. 1 000 m høyde over området ved Braskereidfoss (ca. 20 km sør av Starmoen). Fra denne posisjonen vurderte fartøysjefen værutviklingen i retning mot flystripes som ugunstig for videre retur, og bestemte seg derfor for å bli i området. Fokus ble rettet mot å finne et egnet område for å gjennomføre en utelanding.

Mellom 800 og 900 m høyde lokaliserte fartøysjefen et landingsjorde A og et reservejorde B. I 500 til 600 m høyde så hun at landingsjordet A lå i en bakke, og valgte derfor å fortsette til reservejordet B. Under manøvrering rundt jorde B mistet hun landingsplassen av syne, men oppdaget et tredje jorde C som det kunne landes diagonalt på. Etter å ha posisjonert flyet på finalen, så fartøysjefen et steingjerde midt på jordet som ville vanskeliggjøre en sikker landing. I forlengelsen av jordet lå det et hus og i tillegg var det satt opp påler til et elektrisk gjerde. Av frykt for å treffe disse hindringene, avbrøt fartøysjefen innflygingen og gjorde en 90 graders sving til høyre. Etter at svingen var fullført oppdaget hun et nytt jorde D foran flyet. Fartøysjefen så at aksene på denne åkeren var høye og delvis lagt ned. Seilflyets høyde over bakken var på det tidspunkt så lav at hun anså seg nødt til å lande på det jordet.

Ved landingen hørte fartøysjefen et høyt smell, og hun ble presset fram i selene samtidig som hun slo hodet mot "canopy". Flyet kom til ro etter å ha dreid ca. 90 grader til høyre. Fartøysjefen var uskadet, men flyet var blitt påført betydelige skader på skrog og vinger.

Etter landing kunne det konstateres at kornaksene var ca. 80-90 cm høye. Det var tydelige spor på bakken etter nedslaget fra høyre vinge.

Data fra GPS-tracker viser at hastigheten da flyet landet var mellom 100 og 120 km/t.

I teoriboken "Seilflyging¹" finnes følgende utdrag vedrørende beskrivelse av utelanding i områder med høy vekst av gress eller korn:

"Her er tiden på året den beste indikatoren. I høyt korn vil du aldri kunne hindre groundloop, siden den ene vingen alltid tar nedi litt før den andre. Er du godt innflyet på flytypen og har koordinert stikke- og bremsbevegelse er det mulig å minske faren for skade på flyet ved å lande med minst mulig brems for å få ned stallhastigheten, og lande fullstendig utstallet med toppen av kornaksene som bakkenivå. Dette vil øke sjansen for at kornet tar tak i begge vingene samtidig."

NLF/Seilflyseksjonen, Sikkerhet og Utdanningskomiteen (SUK) har i sin rapport om ulykken blant annet bemerket følgende:

¹ Utgitt i samarbeid mellom Pilotforlaget og Seilflyseksjonen/Norges Luftsportsforbund (ISBN: 82-91193-20-7)

”Fartøysjefen hadde ingen erfaring fra flyging i Norge eller fra Starmoen og havariet skjedde på den første starten på den første dagen av kurset, men etter å ha fått utelandingsteori og områdeanalyse i detalj fra kursledelsen samme morgen. Som uerfaren flyger i nytt terreng mener SUK det kunne vært av betydning at piloten hadde fløyet en plassutsjekk før sin første strekkflyging.”

”SUK har videre valgt å kommentere ytterligere ett forhold som ikke har kommet frem av rapporten, men som tilhører de faktiske forhold. Pilotvekten for den aktuelle flygingen var lav og måtte kompenseres ved lodd. Disse var plassert i og bak setet som løse vekter. SUK vil på det sterkeste fraråde å bruke løse vekter som ikke er tilpasset flyet og med muligheter for å settes fast. Ved sammenstøt mot bakken kan disse løse loddene forvolde stor skade både på person og materiell.”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Utelandinger vil sammenlignet med landinger på en flyplass innebære økt risiko for ulykker generelt. Både valg av egnet område og landingsteknikk kan være avgjørende for utfallet. Havarikommisjonen anser at beslutningen om å gjøre en utelanding i dette tilfellet ble tatt i tilstrekkelig høyde, men at vurderingene og revurderingene deretter tyder på at fartøysjefen var usikker. Dette kan skyldes fartøysjefens lave erfaringsnivå, både med hensyn til flyging i Norge og totalt antall flytimer. Havarikommisjonen støtter SUKs vurdering om at en plassutsjekk før første flyging ville vært gunstig, og deler SUKs oppfatning vedrørende bruk og sikring av løse vekter.

Det vises for øvrig til følgende rapporter om luftfartsulykker med seilfly: LN-GBA i Bø i Telemark 11. juli 2005 ([SL RAP 2009/15](#)) og LN-GIR i Etnedal 8. juli 2006 ([SL RAP 2009/08](#)).

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 24. februar 2011