



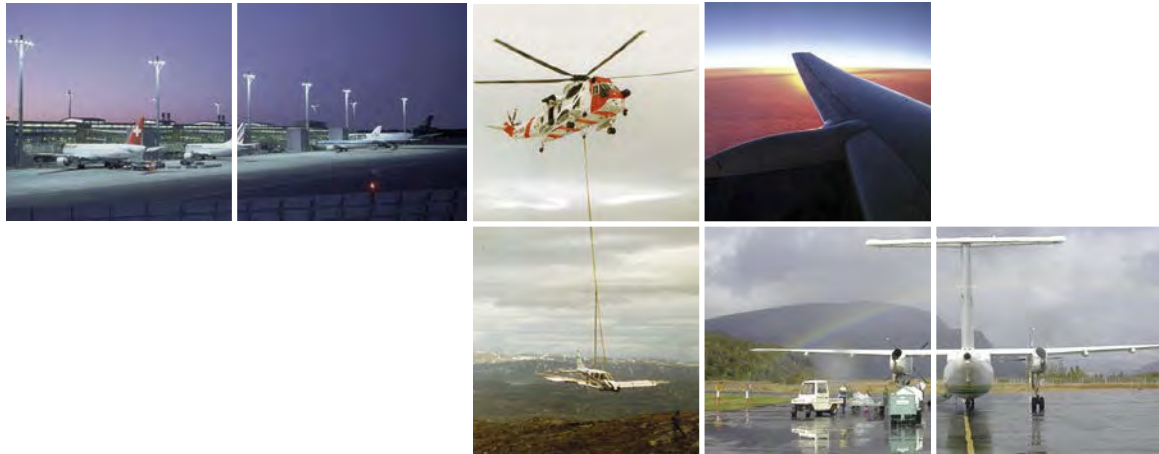
sht

Statens  
Havarikommisjon  
for Transport

Avgitt november 2013

# RAPPORT

SL 2013/28



## RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ NAMSOS LUFTHAVN 17. JUNI 2013 MED ALEXANDER SCHLEICHER GMBH & CO SEGELFLUGZEUGBAU ASH 26 E, LN-GCR

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 skal unngås.

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 22. januar 2002 nr. 61 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 4.

## 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](mailto:post@aibn.no)

Avgitt dato: 18.11.2013  
SL Rapport: 2013/28

---

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.: Alexander Schleicher GmbH & Co Segelflugzeugbau ASH 26 E
- Produksjonsår: 1995
- Motor: Mid-West AE50R

Dato og tidspunkt: Mandag 17. juni 2013 kl. 1838

Hendelsessted: Namsos lufthavn (ENNM)

ATS luftrom: Namsos TIZ, ikke-kontrollert luftrom klasse G

Type hendelse: Luftfartsulykke, hard landing

Type flyging: Privat

Værforhold: ENNM METAR kl. 1820: 27012KT 9999 BKN040 12/03 Q1016=

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skader på landingshjul/dører og buk

Andre skader: Ingen

### Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 63 år
- Sertifikat: Norsk seilflysertifikat
- Flygererfaring: Totalt 400 timer hvorav 250 timer på aktuell type. Erfaring siste 90 dager 1 time.

Informasjonskilder: NF-2007 "Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart" fra fartøysjef og lufttrafikkjentesten ved Namsos lufthavn samt SHTs egne undersøkelser.

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen tok av med motorglideren fra rullebane 07 på Namsos lufthavn (ENNM) kl. 1730 for å fly en treningstur nordøst av flyplassen. Han klatret rett fram til 2 500 fot før motorglideren ble konvertert til seilfly ved innfelling av motoren. Motoren brukes i hovedsak ved avgang og utkltring og den er ikke tillatt brukt ved landing. Etter ca. 45 minutter med termikkflyging i ulike høyder, returnerte fartøysjefen til Namsos lufthavn for å lande.

Fartøysjefen krysset senterlinjen vest av flyplassen i ca. 1 200 fots høyde. Da høyden var redusert til 900 fot ble seilflyet etablert på medvindsleggen til rullebane 25. Etter at pre-landing sjekk med utfelling av landingshjul og brems var utført, opplevde fartøysjefen mye synk. For å unngå at høyden ble for lav på vei mot finalen, ble landingshjul og brems tatt inn. Svingen mot finalen ble av samme grunn startet tidlig og da svingen var utført lå seilflyet etablert på relativt kort finale.

Like før landing oppdaget fartøysjefen at landingshjulet ikke hadde blitt felt ut igjen. Omtrent samtidig som rotasjon for landing ble påbegynt, satte fartøysjefen ut landingshjulet. Landingen ble hard og flyet skjente ut til høyre og kom til ro i grusen like utenfor rullebanekanten. Fartøysjefen har forklart at den harde landingen mest sannsynlig skyldtes at oppmerksomheten ble rettet mot å senke understellet da utflatingen for landing var påbegynt.

Fartøysjefen var uskadet og undersøkelser i etterkant viste at landingshjulet kun var delvis utfelt. Flyet var påført skader på hjuldører og buk. Det ble oppdaget en mindre drivstofflekkasje og gjenværende drivstoff ble drenert før flyet ble flyttet til parkeringsplass.

NLF/seil har publisert egen rapport om denne ulykken på sine hjemmesider.

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Denne ulykken viser hvor lett det er å bli distraheret når uforutsette forhold inntreffer. Da landingshjul og brems ble tatt inn førte det til en endring av sekvens for gjøremål i landingsrunden. I tillegg måtte fartøysjefen modifisere landingsrunden for å unngå å komme for lavt. Dette har krevd ekstra oppmerksomhet fra fartøysjefen og mest sannsynlig bidratt til at nedfelling av landingshjulet i en periode ble glemt.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 18. november 2013