


# RAPPORT

SL 2016/08



## RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ NORHEIM, KARMSUND 6. SEPTEMBER 2015 MED GROB AIRCRAFT AG, G 103C SL, LN-GAN

 English summary included

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.

ISSN 1894-583X (trykt utg.)  
ISSN 1894-5902 (online)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 19. desember 2014 nr. 1848 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 3.

Foto: SHT og Trond Isaksen/OSL

## 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: 25.04.2016  
SL Rapport: 2016/08

---

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.: Grob Aircraft AG, G 103C SL
- Produksjonsår: 1993
- Motor: Rotax 505 A

### Operatør:

Haugaland seilflyklubb

### Dato og tidspunkt:

Søndag 6. september 2015 kl. 1600

### Hendelsessted:

Norheim, Karmsund i Rogaland

### ATS luftrom:

West Coast South TMA, kontrollert luftrom klasse C

### Type hendelse:

Luftfartsulykke, ground loop i forbindelse med utelanding

### Værforhold:

ENHD METAR kl. 1550: 32014KT 9999 FEW028 SCT036 14/08  
Q1017=

### Type flyging:

Privat (klubb), skoleflyging

### Lysforhold:

Dagslys

### Flygeforhold:

VMC

### Reiseplan:

VFR

### Antall om bord:

Elev og fartøysjef/instruktør

### Personskader:

Ingen

### Skader på luftfartøy:

Brukket halebom

### Andre skader:

Ingen

### Fartøysjef/instruktør:

- Alder: 51 år
- Sertifikat: Norsk seilflysertifikat
- Flygererfaring: Totalt 430 timer hvorav 300 timer på aktuell type. Erfaring siste 90 dager: 20 timer.

### Elev:

- Alder: 43 år
- Sertifikat: Ingen
- Flygererfaring: Totalt 23 timer hvorav 22 timer på aktuell type. Erfaring siste 90 dager: 4 timer.

### Informasjonskilder:

NF-2007 «Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» fra fartøysjef og SHTs egne undersøkelser.

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen var instruktør og fløy sin andre tur for dagen. Han satt i baksetet på motorglideren med en elev i forsetet. Etter avgang fra Haugesund lufthavn, Karmøy (ENHD) ble kursen satt mot Vikefjellet for å fly hangflyging i fjellområdet, som ligger ca. 30 km nordøst av flyplassen. I to tilfeller ble motoren startet av eleven for å forflytte motorglideren til andre områder i nærheten. Hangflygingen ble avsluttet etter ca. to timer og kursen satt tilbake mot flyplassen.

På returen ble det nødvendig å starte motoren igjen for å kunne nå fram til flyplassen. Eleven gjorde nødvendige forberedelser, men motoren kom ikke ut da han dro i håndtaket for utfelling. Etter at eleven hadde gjort to forsøk, koblet fartøysjefen om til reservebatteriet. Heller ikke dette ga ønsket resultat og hovedbatteriet ble koblet til igjen. På neste forsøk kom motoren veldig sakte ut, men da eleven prøvde å starte den var alt «helt dødt». Fartøysjefen prøvde også å starte fra baksetet uten at det lyktes å få startet motoren.

Mens oppstartforsøkene pågikk, ble motorglideren ført mot et jorde som ligger ca. 6 km øst-nordøst av flyplassen like sør for Norheim. Jordet sto oppført i seilflyklubbens utelandingsprogram og var avmerket på medbragt kart. Etter de mislykkede oppstartsforsøkene besluttet fartøysjefen å gjøre en utelanding på dette jordet. Han varslet Karmøy kontrolltårn om situasjonen. Deretter tok han over kontrollene og fortalte eleven at han ville gjennomføre landingen.

Fartøysjefen har forklart at han fløy en normal landingsrunde med medvindslegg, base, finale og utflating/landing mot nordøst. På utrullingene droppet venstre vinge og kom i kontakt med bakken. Fartøysjefen har anslått at hastigheten var ca. 40 km/t da vingen droppet. Dette førte til at motorglideren gjorde en retningsforandring (ground-loopet) på ca. 45 grader før det kom til ro. Begge om bord satt godt fastspent og var uskadet etter landingen. Da de kom ut av flyet, så de at halebommen var brukket. Fartøysjefen ringte Karmøy kontrolltårn og meddelte at begge om bord var uskadet.

Det ble ikke funnet feil ved motoren eller dens inn- og utfellingsmekanisme etter ulykken. Det ble heller ikke påvist tekniske feil ved batteriet, men seilflyklubben har likevel valgt å erstatte dette med et nytt.



Figur 1: LN-GAN etter utelandingen. Foto: Privat



Figur 2: Skadene på halebommen. Foto: Privat

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Basert på fartøysjefens beskrivelse finner SHT at problemene med å felle ut og starte motoren, av ukjent årsak, trolig skyldtes at batteriet hadde for liten kapasitet på denne turen.

Beslutningen om å foreta en utelanding ble gjort med tilstrekkelig høyde for å kunne gjennomføre en normal landingsrunde på det forhåndsdefinerte utlandingsområdet. Enhver utelanding er forbundet med en viss risiko for at skader kan oppstå. Ujevnt underlag kan medføre at vingen dropper og tar tak i vegetasjon og bakke som igjen fører til at flyet får sleng og «ground-looper». I slike tilfeller kan de strukturelle skadene, som her, bli store.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 25. april 2016