

# RAPPORT

SL 2017/04



## RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ NAMNÅ, GRUE KOMMUNE I HEDMARK, 15. JULI 2016, MED ALLSTAR PZL GLIDER SZD-55-1, LN-GAZ

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 OM LUFFTARTSULYKKE PÅ NAMNÅ, GRUE KOMMUNE I HEDMARK,  
15. JULI 2016, MED ALLSTAR PZL GLIDER SZD-55-1, LN-GAZ**

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: 27.03.2017  
SL Rapport: 2017/04

---

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.: Allstar PZL Glider SZD-55-1
- Produksjonsår: 1990

**Operatør:**

Privat

**Dato og tidspunkt:**

Fredag 15. juli 2016 kl. 1344

**Hendelsessted:**

Namnå, Grue i Hedmark

**ATS luftrom:**

Ikke-kontrollert luftrom, klasse G

**Type hendelse:**

Luftfartsulykke, høyre vinge brakk i forbindelse med utelanding i en kornåker.

**Type flyging:**

Privat

**Værforhold:**

Fartøysjefen har rapportert at det var flau vind (2 kt) fra nord-nord-vest (300°), lettskyet og god sikt. Temperatur 20 °C.

ENGM METAR 150820Z 01007KT 320V050 CAVOK 16/09 Q1013

NOSIG=

**Lysforhold:**

Dagslys

**Flygeforhold:**

VMC

**Reiseplan:**

Ingen

**Antall om bord:**

1

**Personskader:**

Ingen

**Skader på luftfartøy:**

Høyre vinge brukket bakover ved roten.

**Andre skader**

Noe skade på korn.

**Fartøysjef:**

- Alder:

24 år

- Sertifikat:

Seilflysertifikat

- Flygererfaring:

Totalt 161 timer, hvorav 21 timer på aktuell type. Erfaring på alle typer siste 90 dager: 35, hvorav 7 timer på aktuell type.

**Informasjonskilder:**

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

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Ulykken skjedde i forbindelse med NM i seilflyging. LN-GAZ ble brukt i en distanseflygingsoppgave som var lagt sør for Elverum flyplass Starmoen (ENSM). Fartøysjefen har rapportert at været ikke var fullt så bra som det var meldt, og at han etter hvert kom lavt og derfor begynte å se seg om etter jorder som var egnet til å lande på. Flyets vannballast ble dumpet i 500 meters høyde. Han oppdaget da at det lå flere fly i om lag 600 meters høyde i en termikkboble cirka en kilometer fra den kornåkeren han hadde sett seg ut som landingsplass. Etter å ha gjort et forgjeves forsøk på å finne stig der, gikk han direkte over i landingsrunden.

På finalen oppdaget han at kornet var høyere enn han først hadde antatt. Kornhøyden var om lag 50 cm. Landingen ble foretatt uten luftbrems og med forholdsvis høy nese. Under utflatingen laget halen til LN-GAZ et om lag 25 meter langt spor i kornet (se figur 1). I landingen brakk høyre vinge inne ved vingeroten. Fartøysjefen ble ikke skadet.



Figur 1: Spor i kornet etter halen til LN-GAZ. Foto: NLF





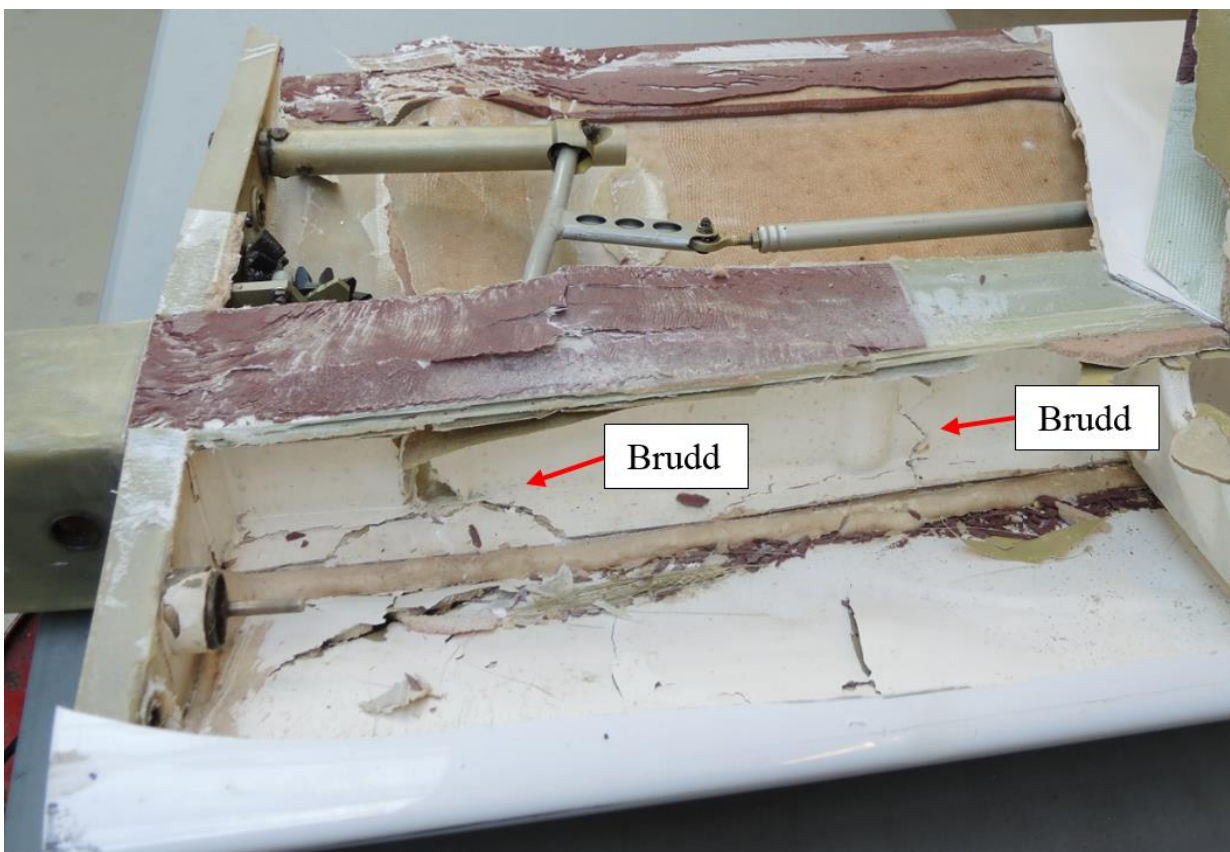
*Figur 2: Høyre ving ble brukket bakover i landingen. Foto: NLF*

SHT brakte flyet til Lillestrøm for nærmere undersøkelser. Bortsett fra høyre ving, var det ikke større synlige skader på LN-GAZ. Skadene på høyre ving var store. I tillegg til omfattende delamineringer i strukturen fra vingeroten og om lag 70 – 80 cm utover (se figur 3), var vingebjelken knekt på to steder (se figur 4). Vingebjelkens endestykke hadde også sprekker og delamineringer (se figur 5).





Figur 3: Eksempel på delamineringer i vingeroten. Foto: SHT



Figur 4: Bruddene i vingebjelken (merket med røde piler). Foto: SHT



Figur 5: Sprekker og delamineringer i vingebjelkens endestykke. Foto: SHT

Skadene på vingen var av en slik omfatning og karakter at Havarikommisjonen fant det nødvendig å få fastslått om det kunne ha eksistert noen form svekkelse på forhånd, eller om skadene ene og alene skyldtes overbelastning som følge av landingen i kornåkeren.

Gransking av seilflyets journaler viste at LN-GAZ hadde vært skadet ved to tilfeller. Den ene var en ulykke som skjedde i Elverum 27. juni 2001, og som ble undersøkt av SHT ([SL Rap 2001/29](#)). Seilflyet var da på sveitsisk register. I januar 2004 ble LN-GAZ reparert ved et svensk verksted etter å ha fått skader i bakkropp, finne og stabilisator. Ingen av de to reparasjonene synes å ha berørt det aktuelle området i høyre vingerot.

Havarikommisjonen ba om assistanse fra Thomas Pyls Flygservice, Sverige til å undersøke vingen. Pyls konkluderte som følger:

*Vid besiktning i SHT:s lokal i Lilleström kunde jag inte upptäcker något ovanligt i strukturen av den skadade högervingen till segelflygplan SZD 55 LN-GAZ. Det fanns ingen tecken på tidigare reparationer eller skador. Pga det våldsamma momentet av utevingen så kunde limningen av skalet vid rotsprygeln och vingbalken inte fungera och delaminering i stor omfattning blir ett faktum.*

*Man kan anmärkar att limningen med Microballoons är inte så starkt som med flocks, men det verkar så att det handlar om limningar enligt konstruktionsunderlag.*

*Jag har sett andra flygplanstyper som har samma skadebild vid samma belastning som här.*

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Basert på de tekniske undersøkelsene som har vært gjort, finner SHT at høyre vingepå LN-GAZ sviktet som en følge av belastningene ved landing i en åker med høyt korn, og at det trolig ikke eksisterte unormale svekkelser i vingestrukturen på forhånd.

Utelandinger forekommer relativt ofte i forbindelse seilflyging, og må regnes som en normal del av slike operasjoner. I dette tilfellet hadde fartøysjefen, slik Havarikommisjonen ser det, valgt ut en landingsplass som i utgangspunktet var velegnet. Det var først når seilflyet var kommet på finalen at han oppdaget hvor høyt kornet var. Da var det for sent å avbryte landingsforsøket og finne seg en alternativ landingsplass.

Siden beslutningen om å lande må tas i tilstrekkelig høyde til at det kan gjennomføres en forsvarlig innflyging, vil det ofte ikke være lett å samtidig kunne fastslå hvilken beskaffenhet overflaten på landingsplassen har. Dermed risikerer man at overflaten etter hvert kan vise seg å være mindre velegnet. Havarikommisjonen mener at dette er en risiko som ikke helt kan elimineres, og som man derfor må leve med. Erfaringsmessig viser det seg at det som regel bare oppstår materielle skader i ulykker som dette. Innflyging til et sted hvor man ikke har foretatt tilstrekkelig besiktelse i forkant, kan derimot innebære større risiko for liv og helse. Da kan uoppdagede ledningsspenn og andre hindringer utgjøre en stor fare. Likeledes tap av kontroll som følge av at flygehastigheten blir for lav, og/eller krappe manøvrer for å unngå hindringer som oppdages i siste liten.

## **SIKKERHETSTILRÅDINGER**

Statens havarikommisjon for transport fremmer ingen sikkerhetstilrådinger i denne saken.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 27. mars 2017