

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 29/2001

Avgitt: 23. august 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: PZL-Bielsko SZD-55-1, HB-3046

-fabr. år: 1990

Dato og tidspunkt: 27. juni 2001, kl. 1647

Hendelsessted: 150 m sydøst for bane 33 ved Starmoen flyplass Elverum (ENHN), Hedmark

Type hendelse: Luftfartsulykke, under en seilflykonkurransse kom flyet for lavt inn for landing og kolliderte med trær på en golfbane

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: sydvest 3 kt. Sikt: 50 km. Skybase: 6 000 ft.

Temperatur: 24 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Knust nese, flykropp brukket, understell og ramme slått inn, canopy knust, hakk i vingeforkant og skader i vinger

Andre skader: Toppkuttete furutrær

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 33 år

-sertifikat: Seilflysertifikat

-flygererfaring: Total flygetid 428 timer hvorav 92 timer på aktuell type

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/hendelse" (NE0382), en rapport fra Norsk Aero Klubb, Norges luftsportsforbund og Østerdal politidistrikts rapport med fotografier av flyet etter hendelsen.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen var deltager i norgesmesterskapet (Sportsklasse) i seilflyging. Dagens oppgave var å tilbakelegge lengst mulig distanse innenfor den tidsrammen som var blitt satt for dagen. Øvelsen kalles TDT –Time Distance Task. Tiden var satt til 4 timer.

Starten fant sted fra Starmoen flyplass ved Elverum ca. kl. 1155 og fartøysjefen gjennomførte en flyging over Østlandet. Han passerte blant annet Nordre Osen (Trysil), Koppang, Opphus, Evenstad, Aasnes Finnskog og Hernes. Han kom tilbake over Starmoen-området ca. kl. 1635. Han anså at han hadde ytterligere 10 minutter til disposisjon, og fortsatte sydovert til Jømna bru som ligger ca. 8 km sydøstover for å øke den gjennomførte konkurransedistansen. Derfra returnerte han mot Starmoen. Fartøysjefen oppdaget at han da var kommet inn i et synkområde, og at han hadde for liten energireserve til å gjennomføre en standard innflyging. Det ble derfor nødvendig med en direkte innflyging til bane 33 (uten landingsrunde). Han rapporterte dette til konkurranselederen, og denne observerte seilflyet som kom lavt inn fra sydøst.

På de siste 300 – 400 m sydøst for Starmoen var flyet kommet så lavt at det tok bort i et par tretopper før vingen traff et større tre. Flyet laget en gate i den tynne skogen i en lengde av ca. 20 m. Flyet gikk deretter i bakken på Green 3 på golfbanen. Dette området ligger like syd for flyplassen, ca. 150 m fra baneenden til bane 33. Seilflyet ble totalt ødelagt. Fartøysjefen kom ikke til skade.

Fartøysjefen anser at årsaken til ulykken er at han møtte et uventet kraftig synkområde på veien fra Jømna til Starmoen. I dette området mistet han både høyde og hastighet slik at sikkerhetsreserven ble oppbrukt og han kom for lavt inn for å nå frem til Starmoen flyplass.

Fartøysjefen sier i et hørings svar at han mener at ulykken skyldes mer en feilvurdering av faren for synk og nødvendig sikkerhetshøyde enn en kalkulert risiko for å vinne konkurransen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL har forståelse for at det under en konkurranse som et Norgesmesterskap skal ytes toppprestasjoner. Det kan derfor ved avslutningen av flygingene være små marginer som skiller og avgjør plasseringene for deltagerne. HSL mener likevel at konkurransemomentet ikke må få lov til å gå på bekostning av flysikkerheten. Deltagerne bør ha tilstrekkelig energi igjen i seilflyet, enten i form av høyde eller fart, slik at det planlagte landingssted kan nås. En rimelig margin synes for HSL å være at det er energi nok tilbake til å kunne gjennomføre en normal landingsrunde.

HSL anser at dersom fartøysjefen oppdager, som i dette tilfellet, at flygingen ikke med sikkerhet kan gjennomføres til flyplassen, bør en kontrollert utelanding utføres på et egnet sted.