

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: 04.01.2007
SL Rapport: 2007/02

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.: Rollanden-Schneider Flugzeugbau GmbH LS3, LN-GCX
- Produksjonsår: 1977

Operatør:

Privat

Dato og tidspunkt:

Fredag 11. august 2006, kl. 1625

Hendelsessted:

Ved Elstad Camping i Ringeby, Oppland

ATS luftrom:

Norway FIR, Oslo AOR, klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, "ground loop" under utelanding

Type flyging:

Privat

Værforhold:

Vind: 055° 1-3 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få CU skyer i 5 000 ft. Temperatur: 25 °C. Duggpunkt: 14 °C. QNH: 1020 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Brukket flykropp

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 48 år
- Sertifikat: Seilflybevis og rettigheter som seilflyinstruktør kl. 2 (NAK-S/NLF)
- Flygererfaring: Totalt 518:10 timer hvorav 195:35 på aktuell modell. Erfaring siste 90/30/3 dager: 58:30/21:40/1:25 timer. 20 landinger på aktuell type/modell siste 90 dager.

Informasjonskilder:

"Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382).

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen deltok i en Norges Cup konkurranse i strekkflyging i regi av Seilflyseksjonen/Norges Luftsportsforbund (S/NLF). Fartøysjefen hadde avbrutt oppgaven og var på veg tilbake til Frya flyplass. Det ble klart at høyden var for lav til å nå Frya og det måtte foretas en utelanding ved Elstad Camping i Ringebu. Fra fartøysjefens rapport siteres:

”Under utelanding på slått gressjorde velger jeg å skifte til motsatt baneretning enn først bestemt på grunn av hekk/hinder før jordet og til dels vindretning (Skiftet landingsretning fra 13 til 31). Uventet kraftig synk på downvind gjør at base må kortes inn. Jeg kommer lavt inn med for høy gjennomsynk. Venstre hånd er parat på luftbrems – men denne er naturlig nok ikke satt ut. Flapsen blir så i situasjonen betjent feil og satt fra +4 grader til full negativ istedenfor å økes til landings posisjon +12. Dette medfører direkte mush/stall tap av høyde og flyet går kontant i bakken. Høyre vingetipp treffer først. Dette skjer ca. ti meter før planlagt jorde og før en traktorvei som deler jordet i to, denne delen av jordet er ikke slått og består av ca. 40 cm høyt gress. Etter at h. vinge tar i bakken dreier flyet ca. 60 – 70 grader mot høyre og halen knekker av i det kroppen tar bakken på hovedhjul og halespore samtidig.”

Fartøysjefen skriver i sin rapport at den direkte årsaken til ulykken var feil bruk av flaps i kritisk høyde (under 5 – 10 meter). Han mente at dette var et resultat av at han kom for lavt i siste del av landingsrunden. Dette hadde sammenheng med at han skiftet landingsretning i lav høyde. Fartøysjefen poengterer videre at de under instruksjon har lært at de ikke skal skifte landingssted når de ligger på finale. At flygingen ble strukket vel langt hadde ingen betydning for resultatet i konkurransen, det var snarere et ønske om å slippe en utelanding og påfølgende behov for transport.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Utelanding med seilfly medfører alltid en økt risiko for skade sammenlignet med landinger på flyplasser. At flaps ble operert feil kan sees i sammenheng med det stress og den uro som oppsto i forbindelse med bytte av baneretning. En viktig forutsetning for vellykkede landinger er en stabil innflyging. Skifte av landingsretning i lav høyde er en destabiliserende faktor som lett kan medføre stress og feilbetjening. Selv om konkurranseelementet ved denne ulykken ikke var framtrødende, er det generelt en fare for at konkurranser påvirker handlemåter og viljen til å ta risiko. Ønsket om å oppnå gode resultater under en flyging må kontinuerlig veies opp mot sikkerhet. Ved en konkurranse blir dette aspektet forsterket fordi oppnådde resultater blir mer synlige. Det settes derved større krav til vurderingsevne og kjennskap til egne konkurranseinstinkter.