

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 73/2002
Avgitt: 28. oktober 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Rolladen-Schneider Flugzeugbau GmbH LS6-A, LN-GHS
-fabr. år:	1986
Dato og tidspunkt:	19. juni 2002, ca. kl. 1310
Hendelsessted:	8 km øst for Starmoen flyplass (ENHN), Elverum
Type hendelse:	Luftfartsulykke, utelanding med betydelig materielle skader
Type flyging:	Klubb
Værforhold:	Vind: 270° ca. 10-12 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: brutt skydekke i 5 000 ft. Temperatur ca. 22 °C.
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall om bord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Brudd i flykropp, skader i neseparti og vingetipp
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-kjønn/alder:	Kvinne, 21 år
-sertifikat:	Flygebevis for seilfly
-flygererfaring:	80 flygetimer seilfly hvorav 14 timer siste 90 dager
Informasjonskilde:	"Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE- 0382).

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen rapporterer:

"Utelanding under strekkeleir på Elverum. Kort tid etter at hjulet traff bakken tok den venstre vingen nedi. Flyet groundloopet og landet baklengs. Flykroppen brakk, deler av nesen ble knust og det ble ellers mindre skader foran hjulet og i vingetippen.

Fartøysjefens mening om årsaken: Terrenget var noe kupert, og dermed har den ene vingen truffet en forhøyning i bakken. Da det var ønskelig å lande i oppoverbakke, var det nødvendig å lande med vinden. Flyet har antagelig hatt noe høyere bakkefart enn det ellers ville hatt.”

Ansvarlig kursleder skriver blant annet i sin uttalelse:

”Fartøysjefen deltok på strekkflygingsleir i regi av Seilflyseksjonen/Norsk Aero Klubb. Den aktuelle dagen ble det avholdt briefing kl. 1030 med gjennomgang av vær. Det ble understreket at vi hadde vestlig vind på bakken og i høyden. Elevene ble oppfordret til å ta høyde for dette (elev = kursdeltager). Etter oppslep søkte fartøysjefen termikk øst av flyplassen. Hun vurderte høyden til å være for lav til å returnere til ENHN. Utelanding ca. 10 km øst av ENHN ble utført. Landing ble gjort i motbakke med medvindskomponent på kupert jorde Under landingen groundloopet flyet og det fikk store skader. Området er ikke kjennetegnet for å være veldig egnet for utelanding. Dette ble også understreket på briefing dagen før og også den aktuelle dagen.”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Siden den generelle vindretningen var fra vest anser HSLB at søk for termikk kanskje burde ha funnet sted vest for flyplassen. HSLB mener at ulykken skyldtes et uheldig valg av utlandingsområde.