

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aibn.no>

SL RAP: 34/2005

Avgitt: 12. juli 2005

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB 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.: Jastreb Fabr. Aviona Jedrilica ST CIRRUS G/81, LN-GLO

-fabr. år: 1983

-motor: Ingen

Dato og tidspunkt: Fredag 18. juni 2004 kl. 1305

Hendelsessted: Østre Brumund, Hedmark. (N 60 59 628 Ø 010 59 453)

Type hendelse: Luftfartsulykke, havari under utelanding med seilfly

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 120° 5 kt, opptil 10 kt i kastene. Lett turbulens. Redusert sikt i regn. Overskyet i 5 000 ft. Temp./duggpkt: 16 °C/3 °C. QNH 999 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Betydelige skrogskader, sprekk i canopy, begge vingeforkanter inntrykket

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 42 år

-sertifikat: Australsk glider pilot authorization og flygebevis utstedt av NAK

-flygererfaring: Total flyetid: 1 013 timer. På aktuell type: 29 timer

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382) fra fartøysjefen, rapport fra vitne, utskrift av lagrede data fra GPS-enhet om bord i flyet og HSLBs egne undersøkelser

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Ulykken inntraff under VM i seilflyging. Den tredje konkurransedagen var programmet å fly fra Starmoen (ENHN) ved Elverum til Lillehammer og returnere til Starmoen. 66 seilfly stilte til start. Været var ustabil med bygeaktivitet i området. Mange deltagere fikk det travelt med å komme av gårde fra Starmoen da en byge nærmet seg plassen fra syd.

Fartøysjefen på LN-GLO har forklart at taktikken for å gjennomføre den planlagte flygingen under de rådende værforholdene var å sette kurs over plataet Vangsåsen og håpe at cumulus-skyene på baksiden av dette ville skape den nødvendige oppdrift. Da han passerte Brumunddal lå det en bygelinje med cumulonimbus-skyer i syd. Flere av de andre seilflyene befant seg i nærheten, noen litt høyere og noen litt lavere enn hans eget. Han registrerte at han passerte et område på om lag 100 m x 1 000 m som egnet seg godt for utelanding (Stormyra). Lagrede data fra GPS-enheten om bord i flyet viste at han på dette tidspunktet hadde ca. 300 m høyde over terrenget.

Fartøysjefen på LN-GLO valgte å fortsette vestover et par km forbi Stormyra, mot et par andre konkurrenter som syntes å ligge og sirkle i større høyde. Terrenget under ham var stigende mot vest. Cumulus-skyene ga ikke den oppdriften han hadde forventet, og han svingte derfor østover igjen i håp om å finne stigende luftstrømmer for å komme videre. Han syntes han fant antydning til stig, og startet en 360 graders sving da han befant seg om lag 1,5 km fra landingsområdet. Ved utgangen av svingen hadde han imidlertid tapt 80 m høyde, og han innså at han måtte utelande. Så vidt han husker utførte han på dette tidspunktet landingssjekklisten, det vil si å sette ut hjulet og trimme flyet for en hastighet på 55 kt.

Det var fortsatt oppholdsvær da innflygingen ble påbegynt, og han forventet å nå frem til landingsområdet. Like etter begynte det imidlertid å regne; først lett, og så kraftig. Sikten forover ble dårlig, og vinden økte. Det ble klart for fartøysjefen at han ikke hadde mulighet til å rekke frem til det valgte landingsområdet. Han ble derfor nødt til å lande i krattskogen, og måtte benytte luftbremsere for å unngå å kolliderer med noen høyspentledninger.

Vingen på LN-GLO traff buskas og en grantopp, og flyet falt ned i krattskogen under høyspentlinjen. En annen seilflyger som fløy like bak var vitne til det som hendte og fikk varslet om ulykken over radio.

Fartøysjefen på LN-GLO ble ikke skadet i havariet og kom seg ut av flyet ved egen hjelp.

Flyet ble påført betydelige skader. Halepartiet brakk, det ble slått hull i buken på flyet foran hovedhjulet, vingeforkantene ble slått inn og canopyen sprakk.

Totalt 12 seilfly utlandet på Stormyra i løpet av kort tid, og ifølge vitneutsagn var marginene små for i hvert fall et par av disse flyene.



Fartøysjefen kommer fra Australia og har lite erfaring med å fly i nedbør. Han har oppgitt at han aldri har fløyet i nedbør i lavere høyde enn 1 000 ft over bakken. Om sine egne vurderinger og forholdene under siste del av flygingen skrev han blant annet følgende:

"I had flown to a point where I thought I could safely land if a thermal was not found and was searching for lift under clouds. The last 360 degree turn was not only unproductive; it cost a lot of height. In hindsight the last turn was a bad mistake. I did not allow for the possibility of losing height to such a degree which left me with insufficient height to allow a reasonable safety margin.

Looking at the datalogger trace the last 1 km glide was only at about 14 to 1. The glider at best would get 36 to 1 and even a poor glide should be in the mid 20s to 1. I did not allow sufficient height for the possibility of persistent heavy sink and rain".

Avslutningsvis i sin rapport bemerker fartøysjefen følgende om arrangementet:

"This was a world standard competition, and competition pressures meant that almost all the competitors flew into very marginal conditions. Of course any one of us could elect not to go or give up early and land, but that is not generally the nature of competition pilots at that level. It may mean that if competitions are to be held in areas where landing options are few that tasking should be done so as to maximise options for those times when things don't go to plan. This comment in no way diminishes the responsibility I feel for my actions, but is more intended as a way to prevent similar accidents".

Arrangøren av mesterskapet var Seilflyseksjonen i Norges luftsportsforbund (NAK/NLF). De har opplyst at de avholdt en værbrief den aktuelle morgenen som omfattet følgende:

1. Den synoptiske situasjonen (analyse)
2. Analyse av luftens sammensetning – Oppstigningskurve (simulert fuktighet, temperatur og vind)
3. Forventet skybilde og vindbilde av dagen
4. Termikkprognose
5. Utsikter for neste dag

I tillegg har arrangøren i sin rapport opplyst at det gjennom presentasjonen av været ble gitt klare indikasjoner på stor sannsynlighet for overutvikling i skybilde og med byger som en følge av dette, men at utviklingen nok var både kraftigere og raskere enn forventet. Forventningene baserte seg også på værsituasjonen siste tiden og erfaringer fra tidligere dager med samme varsel.

At plataet som skulle overflys ikke var landbart ble i følge arrangøren klart redegjort for i pilotbriefingen, og det fremgikk også av den generelle beskrivelsen av konkurranseområdet med landbare områder.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonens inntrykk er at det var to vesentlige faktorer som bidro til denne ulykken. For det første kommer fartøysjefen fra et land med helt andre værforhold og bedre tilgang på landbare områder. For det andre synes konkurransemomentet i stor grad å ha påvirket fartøysjefens vurderinger. Ønsket om å finne løft og sanke poeng i konkurransen fikk ham til å tøye marginene utover det forsvarlige. I etterpåklokskapens lys ser man at han burde ha landet allerede da han passerte det landbare området for første gang. Da kunne han fløyet en normal landingsrunde og hatt full kontroll. Beslutningen om å fortsette, og i særdeleshet å foreta den siste 360-graderssvingen, satte fartøysjefen på LN-GLO i en umulig situasjon da det begynte å regne. Fartøysjefen var heldig som kom fra denne ulykken uten alvorlige skader.

