

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

BUL 2/99

Telefax: 64 84 57 70

Avgitt: 23. februar 1999

Luftfartøy

-type og reg.:	Alexander Schleicher ASW-24 WL, OY-XRO
-fabr. år:	1988
Dato og tidspunkt:	1. juli 1998, kl. 1600
Hendelsessted:	Brumunddal
Type hendelse:	Luftfartshendelse, hard landing
Type flyging:	Klubb (privat)
Værforhold:	Vind: 270° 5 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: brutt skydekke i 4 500 ft. Temp. og duggp.: 20°C/10°C. QNH: 1 008 hPa
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	1
Personskader:	Rygg smerter etter landingen
Skader på luftfartøy:	Understell beskadiget
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-kjønn, alder:	Kvinne, 20 år
-sertifikat:	S-4365 (Danmark)
-flygererfaring:	425 flygetimer seilfly
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under en seilflyging som startet ved Starmoen Elverum ble det gjort en utlanding på et jorde i Brumunddal. Terrenget skrånet ca. 10° og det ble gjort en hard landing som førte til at understellet ble skadet.

Fartøysjefens mening om årsaken:

"Feilvurdering av landingsplassens helling i forhold til innflygingsvinkelen."

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Konkurranseselederens uttalelse:

"Det er alltid en viss risiko ved utelandinger. Jeg anser hendelsen for å ligge innenfor den risiko man må påregne ved seilflyging og hendelsen kan ikke bebreides piloten."

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det kan være vanskelig fra luften å bedømme en helling på det planlagte utlandingssted. Dersom man forstår at landingen vil skje i "oppoverbakke" bør flyet ha en viss landingshastighet over den normale, og flygeren må være forberedt på raskt å "pitche" opp for å unngå hard landing med eventuell skade på understell.