



Felles definisjoner for ulykker og hendelser i NLF

Denne veilederen beskriver felles definisjoner for ulykker og hendelser i NLF.
Definisjonene benyttes på tvers av luftsportsgrenene.
Dokumentet er vedtatt av Luftsportstyret i møte 22. oktober 2023 (sak 054/23).



Definisjoner etter alvorlighetsgrad

1. Ulykke («accident»)
 2. Alvorlig hendelse («serious incident»)
 3. Hendelse («incident»)
 4. Uønsket tilfelle («occurrence»)
- Også i OBSREG: Erfaringsdeling
(mer om det i egen presentasjon om OBSREG)



Begrepene «ulykke»,
«alvorlig hendelse»,
«hendelse» og
«tilfelle» er definert i
det norske
luftfartsregelverket
på basis av ICAOs og
EUs definisjoner

Definisjonene som benyttes i denne veilederen er forenklete definisjoner. Dersom bruk av veilederen leder fram til en annen kategorisering enn den som følger av forordningen, er det forordningens kategorisering som gjelder.



1. Ulykke («accident»)

- Ulykke er en hendelse knyttet til utøvelse av en luftsportsaktivitet der:
 - en person blir dødelig eller alvorlig skadet som følge av at vedkommende utøver en luftsportsaktivitet,
 - en person blir dødelig eller alvorlig skadet som følge av direkte berøring med utstyr, herunder utstyr som er løsnet fra luftsportsaktiviteten,
 - luftfartøy eller skjerm utsettes for skade eller strukturelle feil som har ugunstig innvirkning på strukturens styrke eller på luftfartøyets eller skjermens yteevne, eller
 - luftfartøy eller utøver er savnet.

Definisjonen gjelder ikke for skader og dødsfall av naturlige årsaker.

Fortsetter....

1. Ulykke («accident») (fortsatt fra forrige)



- En hendelse er bare å anse som en ulykke når den for
 - bemannet luftfartøy, inntreffer fra det tidspunkt personer stiger om bord i luftfartøyet med flyging som formål, til det tidspunkt disse personene igjen har forlatt luftfartøyet,
 - **ubemannet luftfartøy (herunder modellfly), inntreffer fra det tidspunkt luftfartøyet er klart til å sette seg i bevegelse i tilknytning til avgang, til det tidspunkt det til slutt stopper når flygingen er slutt og hovedframdriftssystemet er slått av,**
 - for hang-, para- og speedglidere, inntreffer fra start iverksettes til landing
 - for fallskjerm, inntreffer fra utsprang fra luftfartøy, til landing

2. Alvorlig hendelse («serious incident»)



- en hendelse der omstendighetene tilsier at det var høy sannsynlighet for en ulykke.
- Eksempel fra OBSREG: <https://app.nlf.no/ors/seilfly/report/154>

(Seilfly svingte før utløsning av line)



3. Hendelse («incident»)

- en annen hendelse enn en ulykke i tilknytning til utøvelse av en luftsportsaktivitet og som påvirker eller kan påvirke sikkerheten.
- Eksempel fra OBSREG: <https://app.nlf.no/ors/motorfly/report/798>

«Under landing med RV-4 på Bardufoss flystasjon sluknet motoren under utrulling på rullebane 10. Motoren sluknet idet fartøysjef skrudde av elektrisk fuel pump etter landing»



4. Tilfelle («occurrence»)

- En sikkerhetsrelatert hendelse som, dersom det ikke treffes mottiltak, kan sette et luftfartøy, personer om bord eller andre personer i fare, og som særlig omfatter en ulykke eller en alvorlig hendelse.
- Eksempel fra OBSREG:
- <https://app.nlf.no/ors/motorfly/report/796>

«Etter landing oppdaget vi at bagasjeluka på LN-FAG stod åpen. Dette til tross for at låsen på døra stod i låst posisjon. Under Pre flight inspection før turen forsikret både instruktør og elev at luken var låst med nøkkel. Til tross for dette så åpnet døren seg.

Er andre gangen bagasjeluken åpner seg selv, uansett om den smekkes igjen og låses med nøkkel.

Teknisk er informert for å se om det er noe galt med selve låsen, da den åpenbart ikke holder igjen luken.»



5. Erfaringsdeling

- Noe som er nyttig for andre! Også ting som gikk bra.
- [Eksempel: NLF - OBSREG Rapport #808](#)

«Oppstart og taksing mot rullebanen gikk som normalt. I det vi skulle entre rullebanen fikk vi beskjed fra TWR om å kansellere avgang og takse til fuelstasjonen for å møte Politiet. Jeg så gjorde, men da vi ankom var det ikke Politi til stede. Jeg kontaktet da TWR for å undersøke hva som foregikk. De visste ikke mer enn at de hadde fått i oppdrag av Politiet å sende meg til fuelstasjonen. Jeg ringte da Politiet på Flesland som ikke kjente til saken. Etter å ha ventet i ca 10 minutter kom en politibil kjørende og en politibetjent kom bort til flyet. Han informerte at Politiet var kontaktet av «Overkommandøren» på Haakonsvern, og at flyet (LN-FTU) hadde fløyet gjennom flyforbudssonen på Haakonsvern på et tidligere tidspunkt. Jeg informerte om at dette var min første flytur for dagen, og ikke kjente til hva som hadde skjedd tidligere på dagen. Etter å ha forklart at jeg var saken uvedkommende ble jeg "løslatt" og vi fikk gjennomført timen som planlagt. Til det inntrufne har jeg følgende kommentarer:

- Det finnes ingen «Overkommandør» på Haakonsvern. Øverstkommanderende sitter i Fellesoperativt Hovedkvarter i Bodø
- Det er ingen forbudte områder over Haakonsvern, tvert imot går innflygingen til Flesland svært nær Haakonsvern.
- LN-FTU tilhører Bergen Aero Klubb (BAK) og leies ut til medlemmene. Ønsker man av ulike grunner kontakt med piloten som fløy flyet på et bestemt tidspunkt har det liten hensikt å stoppe flyet ved en senere anledning.»