

# RAPPORT

SL 2013/08



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ OPPDAL  
FLYPLASS FAGERHAUG 31. DESEMBER 2011  
MED DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES HK 36 TTC  
DIMONA, LN-GJP

*Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.*

## 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](mailto:post@aibn.no)

Avgitt dato: 21.02.2013  
SL Rapport: 2013/08

---

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 + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy:

- Type og reg.: Diamond Aircraft Industries HK 36 TTC Dimona, LN-GJP
- Produksjonsår: 2007
- Motor: Rotax 914

### Operatør:

Gauldal Seilflyklubb

### Dato og tidspunkt:

Lørdag 31. desember 2011, kl. 1115

### Hendelsessted:

Oppdal flyplass Fagerhaug (ENOP)

### Type hendelse:

Luftfartsulykke, hard landing

### Type flyging:

Privat (klubb), skoleflyging

### Værforhold:

Fartøysjefen har rapportert at det var vindstille, klarvær og kaldt (rundt -20 °C på bakken)

### Lysforhold:

Dagslys

### Flygeforhold:

VMC

### Antall om bord:

2 (fartøysjef/instruktør og elev)

### Personskader:

Ingen

### Skader på luftfartøy:

Knekt neselegg, ødelagt propell og bøyd hovedunderstellslegger

### Andre skader:

Ingen

### Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 30 år
- Sertifikat: Seilflysertifikat
- Flygererfaring: Total flygetid: 325 timer, hvorav 25 timer på aktuell type. Siste 90 dager: 16 timer, hvorav 5 timer på aktuell type. Siste døgn: 1 time på aktuell type.

### Informasjonskilder:

“NF-2007 Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart” fra fartøysjefen.

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Ulykken skjedde i forbindelse med skoleflyging. På turen hadde eleven blant annet øvd på å fly koordinerte svinger, samt steilinger. Eleven fløy første del av innflygingen til Fagerhaug. Etter at flyet var kommet inn på finalen overtok instruktøren alle ror, bortsett fra sideroret. På finalen veiledet instruktøren eleven i bruk av sideroret for å holde retningskontrollen slik flyet skulle bli riktig plassert på senterlinjen. Eleven strevde litt med å få dette til, men på slutten av finalen lå flyet riktig plassert.

Instruktøren tok seg av den vertikale delen av innflygingen, så som glidebane, gjennomsynking og innflygingshastighet. Mot slutten av finalen kastet han et raskt blikk på hastighetsmåleren og registrerte at hastigheten var blitt lavere enn anbefalt innflygingshastighet. Da instruktøren påbegynte utflatingen før landing steilet vingen, og flyet traff bakken rett før den asfalterte delen av rullebanen. Landingen ble så pass hard at neseleggen knakk og hovedunderstellsleggene bøyde seg. Videre ble propellen ødelagt. Det ble ikke brukt bremses under utrulling. Flyet rullet om lag 50 meter før det stoppet av seg selv.

I sin åpne og grundige rapport skriver fartøysjefen at han trolig fokuserte for mye på hva eleven gjorde, og dermed ikke passet tilstrekkelig på flyhastigheten på finalen. Da han så på hastighetsmåleren mot slutten av innflygingen var farten lavere enn 100 km/t, mens anbefalt hastighet i stille luft er 105 km/t. I ettertid har han konkludert med at farten på dette tidspunktet trolig var synkende.

Han nevner også at han var forholdvis ny som instruktør og at mesteparten av skoling hadde vært med andre seilflytyper og med elever som var i en tidligere fase av opplæringen. På de andre flytypene satt instruktøren i baksetet og hadde styreorganer med den plassering han var mest vant til. I tillegg hadde han da hatt hånd om alle styreorganene selv i forbindelse med innflyging og landing. Han opplevde det derfor som mer krevende å fly fra høyresetet i Dimona med en uvant plassering av styreorganene, samtidig som han skulle "dele" på betjeningen av styreorganene med sin elev.

Denne ulykken er også blitt utredet av Norges Luftsportsforbund/Seilflyseksjonen (S/NLF). I sin rapport nr. [33 / 2011](#) skriver S/NLF blant annet:

*“Ved instruksjon på flyet og ved grunnskoling av elever spesielt finner derfor komiteen og understreke at dette vil sette et ekstra krav til instruktøren hva angår flyferdigheter generelt, erfaring på typen spesielt. Dette inkluderer også evnen til å vurdere når det er nødvendig at instruktøren griper inn og gjenvinner kontrollen i gitte elevsituasjoner. Det er åpenbart essensielt at instruktører på typen trenger en høy grad av egen erfaring inklusiv flyging fra posisjonen i instruktørsete (høyresetet) for å beherske dette. Kombinasjonen av lite instruktørerfaring og lite erfaring på typen synes å være mer utsatt enn ved ordinær skoling på konvensjonelle seilfly.”*

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Samme type motorseilfly var involvert i et lignende landingsuhell 9. juli 2011. SHT viser til rapport [SL RAP 2013/07](#). Videre vises til rapport ([SL RAP 2011/32](#)) om en seilflyulykke som blant annet handler om utfordringer i forbindelse med seilflyinstruksjon hvor betjening av styreorganene deles mellom instruktør og elev.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 21. februar 2013