

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55
Telefax: 67 12 53 33

BUL 32/94
Avgitt: 19. september 1994

Luftfartøy, type og reg.:	Eiravion, PIK 20 B, LN-GAF
Luftfartøy, fabr.år:	1975
Luftfartøy, gangtider:	1607:30 TT
Dato og tidspunkt:	10.juni 1994, kl 2115
Hendelsessted:	Vaksinen flyplass, Ulven
Type hendelse:	Landing før baneenden
Type flyging:	Klubb, seilflyging
Værforhold:	Lett NV vind, sikt mer enn 10 km, skybase 3 000 FT, temp + 12°C.
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Hjulluke høyre side revet av, et laminat-brudd i skroget på venstre side ca 0,5 m foran hovedhjulet.
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefens alder:	31
Fartøysjefens sertifikat og flygererfaring:	Klasse seilfly og instruktørbevis. 221 timer.
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport og samtale med samme.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

HENDELSESFORLØP

Etter en flytur av 1:15 timers varighet returnerte fartøysjefen til Vaksinen flyplass, Ulven. Vinden var lett fra nordvest. Det ble satt opp et normalt landingsmønster for landing bane 05. Medvindsleggen ble fløyet i 200 m høyde med fart 100 km pr time. På baseleggen ble flaps satt til 30°. En normal finale ble startet ca 600 m fra terskelen. Flaps ble satt til ca 75°, og farten avtok fra 100 til 80 kmh. Gjennomsynkningen økte til 4 m/sek. Ca 200 m fra baneenden ble flaps redusert til ca 60°. Hastigheten ble opprettholdt, men til tross for den reduserte flapssetting var synkehastigheten fortsatt høy. I siste fase av finalen forsøkte fartøysjefen å stupe seilflyet for å oppnå fartsøkning og utnyttelse av ground effekt. Dette mislykkes, og flyet tok bakken ca 70 m før terskelen. Området var bløtt, myrlendt og kupert. Luftfartøyet fikk diverse skrogskader.

Fartøysjefen mener at turbulent og variabel vindretning på siste del av finalen medførte uforutsett høy gjennomsynking. Han utelukker heller ikke muligheten for pulserende bølger. Værforholdene ved nordvest vind kan være vanskelige ved denne flyplassen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Havarikommisjonen mener at fartøysjefer i seilfly under flygingen må være særlig oppmerksomme på endringer i vind- og værforhold på landingsstedet. Klubbens flygesjef mener at flaps burde vært ytterligere redusert på finalen når det ble oppdaget at synkehastigheten økte. Havarikommisjonen er enig i dette.

TILRÅDINGER

Ingen.