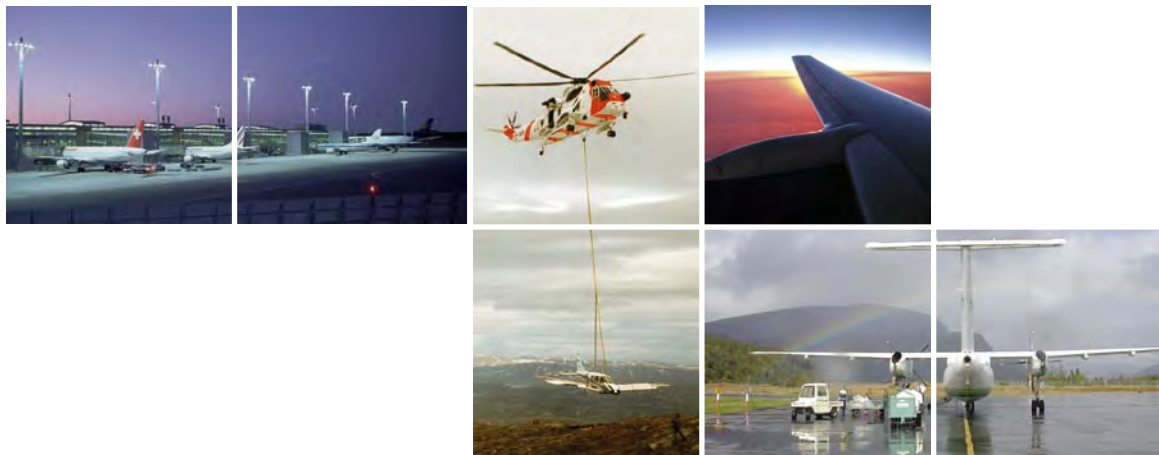


# RAPPORT

SL 2009/10



## RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ NOTODDEN 14. APRIL 2007 MED SEILFLY SWIDNIK SA PW-6U, LN-GCV

*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: 04.06.2009  
SL Rapport: 2009/10

---

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 + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy:

- Type og reg.: PZL Swidnik SA PW-6U, LN-GCV  
- Produksjonsår: 2003

### Operatør:

Oslo Seilflyklubb

### Dato og tidspunkt:

Lørdag 14. april 2007 kl. 1330

### Hendelsessted:

Notodden lufthavn (ENNO)

### Type hendelse:

Luftfartsulykke, hard landing

### Type flyging:

Privat (klubb)

### Værforhold:

Vind: 290° 05 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Skyer: Få i ca. 6 000 ft.

Temperatur: 20 °C

### Lysforhold:

Dagslys

### Flygeforhold:

VMC

### Reiseplan:

Ingen

### Antall om bord:

1

### Personskader:

Fartøysjefen fikk dagen etter ulykken påvist lettere hjernerystelse

### Skader på luftfartøy:

Betydelig skade. Skade i neseseksjonen. Fremre canopy knust.

Skader rundt hovedhjulsbrønnen

### Andre skader:

Ingen

### Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 33 år

- Sertifikat: Seilflyelev med solobevis

### Informasjonskilder:

”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse” NF-0382 B fra fartøysjef, rapport fra instruktør, rapport 7/2007 utgitt av NLF/ Seilflyseksjonen, Sikkerhets- og utdanningskomiteen (SUK) og SHTs egne undersøkelser

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Oslo Seilflyklubb fløy skoleflyging med elever på Notodden påsken 2007. En av elevene som i påsken ble vurdert klar for soloflyging, rakk ikke å gjennomføre første solotur som planlagt. Helgen etter, lørdag 14. april 2007, gjennomførte en instruktør fire turer med eleven med dobbelkontroll (DK). Værforholdene var gode, med svak og stabil vind. Turene forløp normalt, og instruktøren godkjente eleven for første soloflyging. Veien som krysser rullebanen på Notodden var ikke sperret for biltrafikk. Rullebane i bruk var 12. Ved landing skal seilflyene da passere over veien i minst 25 m høyde.

Første solotur ble gjennomført under overvåking av instruktøren fra bakken. Landingen ble utført med en noe høy utflating, men ellers fullt ut tilfredsstillende. Den litt høye utflatingen ble kommentert av instruktøren før eleven tok av på sin andre solotur ca. 30 minutter senere. Instruktøren har forklart at han ut fra den stabile flygingen eleven hadde prestert siste tiden, ikke så behov for nok en DK-tur før neste solo.

Den andre soloturen endte med en hard landing. Eleven har i sin rapport oppgitt at han flatet ut i for stor høyde etter en flat innflyging med lav hastighet, og landet hardt med treffpunkt på nesehjul og neseseksjon. Fremre canopy spratt av og flyet stoppet etter å ha trillet ca. 40 - 50 meter. Flyet fikk skader i området rundt hovedhjulsbrønnen og fremre canopy ble knust.

Sikkerhets- og utdanningskomiteen har i sin rapport beskrevet at eleven kom for lavt over veien, og at han førte stikka tilbake for å kompensere for dette. De beskriver at eleven i den påfølgende stigende flukt med avtagende hastighet oppfattet at flyet var i ferd med å steile, og skjøv stikka kraftig forover. Ifølge vitner steilet flyet i ca. et vingespenns høyde og med luftbrems ute.

Elevens instruktør har forklart at flyet kom normalt inn på siste del av innflygingen, men at det for ham så ut til at det satte seg "flatt" uten å være utsteilet og kom i luften igjen. Deretter steilet flyet i lav høyde og traff rullebanen med nesehjulet først. Instruktøren mente en mulig forklaring på hendelsesforløpet kunne være at eleven etter sprettlandingen trakk stikka til seg og holdt den i lås for å motvirke pilotinduserte svingninger (pilot induced oscillations, pio). Deretter innså han trolig at dette bar galt av sted, og førte stikka raskt frem. Da var det imidlertid for sent, slik at nesepartiet traff asfalten.

Eleven var tilsynelatende uskadd etter havariet. Senere samme dag fløy eleven en lengre tur med en annen instruktør "for at han skulle komme på glid igjen", som det ble uttrykt. Neste dag ble eleven undersøkt av lege som konstaterte at han hadde pådratt seg lettere hjernerystelse i forbindelse med havariet.

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Klubben og instruktøren synes å ha fulgt normale rutiner for utsjekk av elev til de første soloturer. Vitneutsagnene spriker noe, og det kan derfor vanskelig fastslås nøyaktig hva som skjedde under landingen. Landingen ble hard som følge av at landingsteknikken ikke var optimal.

På grunn av veien som krysser rullebanen kreves det større presisjon i innflygingen ved landing på bane 12 enn ved landing i motsatt retning. Dette er en ekstra utfordring, spesielt for nybegynnere. De første soloflyginger er en spesiell fase i alle flygeres utvikling, og en av utfordringene for en instruktør er å vurdere hvilke oppgaver eleven er klar for.

At eleven samme dag ble sendt opp på ny flytur, kan tyde på at myten om at en som har vært utsatt for uhell bør fly igjen så fort som mulig for å motvirke angst og motvilje, fortsatt eksisterer i deler av flymiljøet. Det riktige er å ta hensyn til den enkeltes behov og individuelle variasjoner. Flygere som har vært med på alvorlige hendelser og ulykker kan ha blitt utsatt for fysiske og/eller psykiske påkjenninger. Derfor er en grundig vurdering av fysisk og psykisk skikkethet nødvendig, for at de som har behov kommer under kyndig medisinsk behandling så fort som mulig.