

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 53/94

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 21. november 1994

Luftfartøy

-type og reg.: Rhönlerche II, LN-GHH

-fabr. år: 1962

-gangtid: 2655 timer

Dato og tidspunkt: 7. september 1994 kl. 1814

Hendelsessted: Vaksinen flyplass i Hordaland

Type hendelse: Luftfartsulykke under landingsøvelse

Type flyging: Klubb-/skoleflyging

Værforhold: Vindstille, sikt over 10 km, skyhøyde 10 000 ft, temp. 15°C

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 2

Personskader: 1 uskadet, 1 lettere skadet

Skader på luftfartøy: Vingebrudd, skader i nesepartiet

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 39 år

-sertifikat: Flygebevis for seilfly, instruktørbevis IK3/G

-flygererfaring: 322 timer på seilfly

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, rapport fra lensmannen i Os og egne undersøkelser. Samtale med flygesjefen i klubben, som var øyenvitne til havariet.

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

HENDESESFORLØP

Den aktuelle flyging var fartøysjefens/instruktørens tur nr. 2 denne dagen, etter en første tur på 15 minutter. Turen var noe spesiell, idet elevens høyde- og farts målere var tildekket. Dette er en fastsatt del av opplæringsprogrammet, for at eleven skal kunne lære å mestre situasjoner hvor fartsmåleren ikke virker, samt trene høydebedømmelse tilsvarende ved utelandinger der landingsplassens høyde ikke er kjent.

Turen foregikk normalt inntil flyet ble etablert noe for høyt på medvindsleggen. Svingen inn på tverrvindsleggen skjedde noe for tidlig, slik at flyet kom høyere enn det skulle være i forhold til avstanden til baneterskelen. Etter svingen inn på sluttinnlegget

overtok instruktøren styringen av flyet og satte flyet i sideglidning. Flygesjefen i klubben observerte innflygingen og har forklart at det for ham så ut som om flyets stupbrems under sideglidningen ikke var helt ute, noe som er viktig for at sideglidningen skal gi tilstrekkelig effekt.

Ved oppretning fra sideglidningen viste det seg derfor at farten var blitt altfor stor. Ifølge instruktørens forklaring hadde han på dette tidspunkt mulighet for å velge et annet landingsfelt, nemlig sletten ved Ulven leir, som ligger lavere og ca 500 m lenger unna, men valgte å fullføre landingen på flystripa. Han satte flyet på bakken, men pga. den høye hastigheten spratt det opp igjen og fløy ca 70 meter bortover banen.

Etter neste bakkekontakt innså instruktøren at han ikke ville kunne stoppe flyet på tilgjengelig bane. Han bestemte seg for å foreta en "groundloop" og la venstre ving ned. Imidlertid var flyets fart fremdeles så høy at flyet fikk løft. I stedet for en "groundloop" fløy flyet i en venstresving like over bakken og rett inn i en sandhaug ved siden av rullebanen.

Instruktøren var uskadet og kom seg raskt ut av flyet, mens eleven klaget over intense smerter i nedre del av ryggen og derfor ble sittende i flyet til han ble hentet av ambulanshelikopter.

Flyet ble totalvrak.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Instruktøren og eleven har avgitt noe divergerende forklaringer på hendelsesforløpet. Eleven har forklart at instruktøren tok over manøvreringen på finalen to ganger, mens instruktøren har forklart at han tok over manøvreringen bare én gang. Forklaringen på dette er sannsynligvis det høye stressnivå under denne innflygingen og dermed vanskeligheter med å erindre eksakt hva som skjedde.

Havarikommisjonen mener at instruktøren under enhver omstendighet har grepet inn for sent, slik at en korrigerbar situasjon har fått utvikle seg til et uunngåelig havari. Medvirkende til ulykken har sannsynligvis også vært instruktørens mangelfullt utførte sideglidning uten fullt utfelt stupbrems.

En annen faktor i dette havariet kan ha vært at instruktøren ca 6 uker tidligere var involvert i en annen alvorlig ulykke med seilfly. Det kan spørres om vedkommende instruktør har fått den støtte, oppfølging og ny utsjekk som det første havariet burde tilsi. HSL mener det er viktig å nevne dette som et viktig flytryggingmoment.

I begge ulykkene ser det ut som det har vært en tendens til at instruktøren har latt situasjonen utvikle seg for langt, slik at en ulykke ikke har vært til å unngå. Med seilfly er det umulig å redde en slik situasjon ved bruk av motor. Man er henvist til å beregne riktig, med tilstrekkelig margin til å komme inn med riktig hastighet og i riktig høyde.

Uten å ha tilgang til dokumentasjon vedrørende seilflyinstruktørkursene, er det ikke mulig for HSL å vurdere om dette bør poengteres sterkere for nye instruktører.

Instruktørens sideglidningsteknikk kan ikke ha vært optimal. Med moderne seilfly er denne teknikk ikke lenger fullt så aktuell. Men med fly som Rhönlerche II, med mindre effektive stupbremses, er teknikken fremdeles meget brukbar for å tape høyde hurtig uten å vinne distanse. Det bør vurderes om det ved utsjekk på lignende flytyper bør være obligatorisk med opplæring i sideglidning. Videre bør seilflymiljøet vurdere om instruktørkursets opplæring i sideglidning er god nok.

HSL har av instruktørens forklaring forstått at han forsøkte å sette flyet inn i en "groundloop" mens flyet ennå hadde flygefart, noe som bidro til å gjøre ulykkens omfang større enn det ellers ville ha vært. Denne fremgangsmåte kan ved lavere hastighet være et siste forsøk for å forhindre å rulle ut for baneenden og hindre en større ulykke hvis terrenget er ulendt.

TILRÅDINGER

Instruktørens kvalifikasjoner og status bør vurderes.