

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 09/98

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 4. mars 1998

---

#### Luftfartøy

-type og reg.:	A. Schleicher Segelflugzeugbau K 7, LN-GOS
-fabr. år:	1961
Dato og tidspunkt:	15. juli 1997 kl. 1725
Hendelsessted:	Bømoen flyplass ved Voss, bane 09
Type hendelse:	Luftfartshendelse, landing med høy gjennomsynking
Type flyging:	Privat (Klubb)
Værforhold:	Østlig vind 5 km/time. 4/8 skyer med høy skybase. Noe turbulens
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	2
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Bunnrør bøyd bak hovedhjul
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-kjønn, alder:	Mann, 21 år
-sertifikat:	IK III
-flygererfaring:	230 timer seilfly/glider
Informasjonskilde:	Fartøysjefens rapport.

---

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 2 timer), hvis ikke annet er angitt.

#### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under skoleflyging flatet eleven ut litt for sent ved landingen slik at instruktøren måtte ta over. Dette resulterte i at seilflyet fikk lav hastighet noen meter over bakken og flyets hale kom gradvis lavere. Til slutt falt flyet igjennom med påfølgende halehjulslanding. Deretter vippet halen opp og hovedhjulet traff bakken hårdt fra ca. ½ meters høyde. Dette førte til at bunnrøret ble bøyd.

Eleven hadde aldri landet i denne baneretningen før. Litt turbulens sammen med lavt erfaringsnivå gjorde at eleven ifølge instruktøren ble "litt stressa".

---

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Skolesjefens mening om hendelsen er at den skyldes at instruktøren grep for sent inn. Hendelsen er i etterhånd gjennomgått med instruktøren.

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

For en instruktør er det alltid en vurderingssak hvor langt han skal slippe eleven. Det er viktig at eleven får prøve seg og selv løse en vanskelig situasjon. Dersom han/hun aldri får prøve seg, vil det få konsekvenser for oppbyggingen av tillit til egne ferdigheter. På den annen side må instruktøren ikke slippe eleven så langt at det fører til skade på flyet. Denne balansen er individuell og stiller store krav til instruktøren. Her er instruktør-erfaring et viktig element for å kunne mestre uventede situasjoner. Ved dette tilfellet tok instruktøren over litt for sent. HSL har likevel den oppfatning at slike hendelser ved landingstrening må sees på som en operativ risiko ved opplæring.