

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 4/2002

Avgitt: 16. januar 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 172M, LN-ASB

-fabr. år: 1974

-motor: Lycoming O-320-E2D

Dato og tidspunkt: 3. september 2001, kl. 1910

Hendelsessted: Ulven flyplass Vaksinen, baneende 23

Type hendelse: Luftfartshendelse, ved dropp av slepeline ble høyderoret på et seilfly, LN-GGU, (Astir CS77) skadet

Type flyging: Klubb

Værforhold: Vind: vest 0-3 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skybase: 4 000 ft

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Skade på seilflyets høyderor

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 36 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Total flygetid er 635 timer hvorav ca. 100 timer på aktuell type

Informasjonskilder: **Fartøysjefen på LN-ABS "Rapport om luftfartsuhell/-hendelse" (NE 0382) og fartøysjefen på seilflyets rapport.**

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Ved slepeflyging på Ulven flyplass Vaksinen inntraff en luftfartshendelse i forbindelse med dropp av slepeline.

Fartøysjefen på LN-ASB skriver i sin rapport:

”Under innflyging for å droppe slepelina løyste ikkje slepekroken skikkelig ut slik at slepelina blei hengjande med og enden av lina kom bort i høgderoret på eit seglfly som sto parkert i enden av stripa. Lina var planlagt å bli droppa ca. 100 m før seglflyet for å bli nytta til neste slep.

Fartøysjefens mening om årsaken:

Grunnen til at lina ikkje løyste ut er mest sannsynleg at eg ikkje drog hardt nok i handtaket i flyet. Utløysarmekanismen blei kontrollert og testa etter uhellet og alt såg ut til å vera i orden.”

Fartøysjefen på slepeflyet, LN-GGU, skriver i sin rapport:

”Mandag den 3. sep. skal eg ha ein flytur med klubbens Astir LN-GGU. Eg avtaler med slepeflyger at han skal droppe line og lande etter at eg hadde landa. Eg bestemmer meg for å lande bane 23. Eg kjem litt langt inn på flyplassen før eg setter meg, etter å ha testa hjulbrems så bestemmer eg meg for å trille til baneende 23 og inn på overrun for å kunne dra flyet ut på ein parkeringsplass der. Dette gjør eg for at eg ikkje skal blokkere rullebanen unødig. Eg hadde stoppa ca. 10 meter fra banekanten, åpna huden, løst beltene, var på vei ut av flyet då slepelina som fortsatt hang på slepeflyet traff høgderoret.”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser at den forklaring fartøysjefen på LN-ASB greitt forklarer hendelsesforløpet. HSL stiller spørsmål ved den rutinen som følges ved at slepeline slippes så nær seilfly og personell på bakken. HSL avga en rapport (BUL 21/99) på en liknende hendelse 3. april 1999 på Vågavatn. Tilrådingen som ble gitt ved den anledning var at NAK og arrangørklubben skulle vurdere om de operative rutinene kunne forbedres.