

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

RAP: 27/2003

Avgitt: 5. mai 2003

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Letecké Závody a. s. Blanik L-13, LN-GAE

-fabr. år: 1975

Dato og tidspunkt: 19. oktober 2002, kl. 1408

Hendelsessted: Jarlsberg flyplass, ENJB

Type hendelse: Luftfartsulykke, hard landing før rullebanen

Type flyging: Klubb

Værforhold: Vindstille. Ingen turbulens. Sikt: mer enn 8 000 m. Skyer: lettskyet i 1 700 ft. Temperatur og doggpunkt: 1 °C/-4 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ramme for landingshjul er slått inn, oppover og bakover. Skader og inntrykkinger i buk. Begrenset vandring for balanseror. Skade på vingefestets overside. Seilflyet ble avskrevet

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 44 år

-sertifikat: Seilflybevis og instruktørbevis for seilfly (IK/S)

-flygererfaring: 200 timer flygetid hvorav 85 på aktuell flytype

### Eleven

-kjønn/alder: Mann, 16 år

-sertifikat: Elevbevis på seilfly

-flygererfaring: 15 timer flygetid på aktuell flytype.

Informasjonskilder: Rapport om luftfartsulykke/-hendelse (NF 382) og HSLBs egne undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygingen var skoling av en videregående (soloutsjekket) elev under dobbelkommando. Eleven fløy selvstendig i det videregående program. Hele turen og landingsrunden foregikk normalt frem til landingen. Det ble registrert tendens til svak temporær sydlig vind før avgang som kunne gi medvindskomponent ved landing. På radio ble det oppgitt at det var vindstille før landing.

Innflygingen ble gjort med lang finale. Dette var en planlagt øvelse. Det ble fløyet uten flaps, normal hastighet 90 km/t og med moderat brems < 1/3 effekt. Rett før settingen i 10 m høyde kjente fartøysjefen (instruktøren) at flyet fikk en unormal høy gjennomsynking og samtidig fikk en tendens til høy nese.

Instruktøren grep inn for å øke hastighet og minske angrepsvinkel ved å føre stikka frem. Det var liten tid til å reagere, så bremsen forble urørt. Flyet unngikk å steile, men fløy mot bakken og traff denne med stor vertikal kraft. Settingen var på grusdekket 1,5 m foran rullebanen av asfalt. Banekanten er 5 – 7 cm i to steg. Flyets buk, slepefeste og hjulfeste traff asfaltkanten først, og det ble laget et markert spor i asfalten. Skadene på seilflyet oppsto ved den tidlige settingen og kjøringen inn på banen. Flyet fortsatte ca. 35 – 40 m inn på banen før det stoppet.

Fartøysjefen er overbevist om at flyet ble utsatt for en lokal termikk som førte til en plutselig medvind som steilet ut halen/flyet. Han anser at en hastighetsøkning på 10 - 15 km/t sannsynligvis ville ha hindret uhellet.

Til høringen av denne rapport har Norsk Aero Klubb, fagsjefen i Norges Luftsportsforbund gitt følgende kommentar:

”Siste del av landingen (finalen) er krevende og betinger full fokus fra både elev og instruktør. De aller fleste instruktører kan nok se tilbake på instruksjonsturer hvor en har fått oppleve at hastigheten dropper markert de siste meterne før utflating (rotering). Hvis en kan mistenke at en vil få problemer med turbulens eller vindskjær under landingen så må en passe på å legge på hastigheten godt over det som er normalt. Det at instruktører også alltid har ”hands on” på kontrollenhetene under landingen er vesentlig for å raskt kunne avverge farlige situasjoner. En annen faktor som kan være med på å begrense skader er at en legger ”merket” et godt stykke inn på banen.”

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at det ved denne type trening med lang finale bør det planlagte settingspunkt legges lengre inn på banen.