

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 74/2000

Avgitt: 7. november 2000

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

Luftfartøy

-type og reg.: Grob Astir CS, LN-GAH

-fabr. år: 1976

Dato og tidspunkt: 24. april 2000, kl. 1525

Hendelsessted: Notodden Flyplass (ENNO), bane 30

Type hendelse: Luftfartsulykke. Landing før baneterskel

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: 300° 5 kt. Sikt: minimum 10 km utenom byer. Vær: duskregn med regnbyger. Skyer: brudt skydekke i 3 000 ft. Temp.: 9 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Nakkesleng

Skader på luftfartøy: Sprekker i kroppen, avrevet halehjul, skader i innfestingen av haleflaten og sideror og stag til hovedhjul

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Kvinne/ 28 år

-sertifikat: Elevbevis

-flygererfaring: Totalt 12 t. 53 min. på seilfly hvorav 22 min. på typen

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse"(skjema NE-0382), fartøysjefens og skolesjefens egne skriftlige rapporter og telefonsamtaler med samme personer.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Eleven fløy først en kort utsjekkstur med flyet. Det duskregnet. Landingsretningen var bane 12. Landingen ble foretatt uten problemer. Kort tid etter ble en ny tur bestemt. På grunn av regnet var eleven usikker på om hun skulle ta en tur til, men instruktøren (skolesjefen) mente at forholdene var akseptable. Før flygingen gjennomgikk instruktøren sammen med eleven faren ved for lav hastighet i regnet og om mulig skifte av

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.

landingsretning under turen på grunn av ustabil vindretning. Det at landing i baneretning 30 kunne være noe vanskelig på grunn av ”synk” ble ikke berørt. Grunnen til dette skal ha vært at når instruktøren fra bakken under flygingen over radio avviste at landingen skulle skje på bane 30, ble det samtidig bestemt at landingspunktet skulle være midt på banen i lengderetningen. Dette ville normalt gi god nok høyde over terskelen. Eleven har opplyst at hun ikke var klar over ”synkforholdene” ved landing på bane 30, og at dette først ble kjent for henne etter landingen.

Instruktøren (skolesjefen) sto i enden av bane 12 og observerte hele flygingen. Han observerte regnbyger og avviste landing som nevnt ovenfor. Intet unormalt ble observert før finalen. Han kunne ikke gjøre annet enn å se på at flyet landet før banen. Instruktøren har gitt uttrykk for at han anser eleven for en av de dyktigste og at hennes ferdigheter tilsa at flygingen skulle kunne gjennomføres uten risiko. I ettertid er han forbauset over det som skjedde. Han uttalte at grunnen til hendelsen må særlig ligge i at værforholdene var ”utenom det vanlige”. Han ga også uttrykk for at de spesielle forholdene som kunne oppstå ved å lande på bane 30 (synk) nok skulle ha vært mer presisert, men mente at dette var kompensert for ved at landingen skulle foretas langt inne på banen.

Eleven har forklart at hun øket farten noe under landingsrunden for å korrigere for værforholdene. Det regnet periodisk kraftig. Alt gikk greit inntil hun svingte til finalen. Farten var ca. 105 km/t. Hun løste ut bremsen og flyet sank kraftig og mistet noe fart. Hun skjøv bremsen inn igjen, men gjennomsynkingen var fortsatt kraftig. Eleven skjønte fort at hun ikke ville nå banen. Farten var sunket til ca. 85 km/t og hun var nødsaget til å sette flyet ned ca. 50 m før banen. Det endte med ”groundloop” og flyet ble beskadiget. Eleven kunne forlate flyet tilsynelatende uskadet. Hun hadde imidlertid fått en kraftig nakkesleng, og har i ettertid vært plaget i nakke/skuldre. Hun går til fysikalsk behandling.

Skolesjefen har på anmodning fra HSL gitt en utførlig vurdering av hendelsen med forslag til tiltak. Disse går ut på full gjennomgang av hendelsen i klubben, fokusering på at forholdene ved bane 30 på Notodden flyplass kan være vanskelige og en presisering av værminima i klubbhåndboka. Det skal nevnes at Notodden flyplass er base for den aktuelle seilflyklubben.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Seilfly bygget av glassfiber har en meget glatt overflate og vingene gir optimale ytelser under normale forhold. Når de påvirkes av forurensning (for eks. insekter) eller vannpartikler ved flyging i regnvær kan ytelsene reduseres betydelig. Sammen med en nedadgående luftstrøm kan kombinasjoner av disse forhold skape en situasjon som eleven opplevde ved denne hendelsen. Eleven selv var usikker på om hun skulle gjennomføre flygingen på grunn av værforholdene, men instruktøren hadde full tillit til at flygingen kunne gjennomføres uten risiko. I etterpåklokskapens navn viste det seg altså at den ”risikovurdering” som instruktøren foretok før han sendte eleven opp igjen, ikke i stor nok grad tok hensyn til de lokale forhold som hersket samt elevens noe manglende erfaring. Dette ga seg utslag gjennom kombinasjonen av regnvær og ”synkforhold” på bane 30, en situasjon som eleven ikke var i stand til å beherske.

Hendelsen viser atter en gang viktigheten av korrekt gjennomført risikoleidelse. Med det menes avdekking av eventuelle risiko, etablering av sikkerhetsbarrierer og fastsettelse av eventuell "restrisiko" slik at alle involverte parter på forhånd fullt ut er klar over forutsetningene for gjennomføring av en handling.

For øvrig mener HSL at klubben i ettertid har behandlet saken på en bra måte og tar til etterretning at klubben synes å ha benyttet hendelsen i det videre flysikkerhetsarbeidet.