

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

RAP: 11/2002

Avgitt: 14. februar 2002

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type og reg.:	A. Schleicher ASK 21, LN-GAM
-fabr. år:	1982
-motor:	Ingen
Dato og tidspunkt:	12. april 2001, kl. 1930
Hendelsessted:	Vågåvatn i Oppland (islagt)
Type hendelse:	Luftfartsulykke, hard landing
Type flyging:	Privat (klubb)
Værforhold:	Vestlig vind ca. 15 kt, god sikt, få skyer, turbulens
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall om bord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Skadet struktur ved understellets innfesting
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-kjønn/alder:	Mann, 64 år
-sertifikat:	Elevbevis for seilfly
-flygererfaring:	Total flygetid: 51 timer, denne type: 21 timer, siste 30 dager: 8:30 timer, siste 24 timer: 2:35. 10 landinger siste 90 dager
Informasjonskilder:	"Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382) og vitneutsagn

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Seilflyeleven fløy solo under noe turbulente forhold omkring Vågåvatn, og turen endte med at han overfløy hele det anbefalte landingsområdet på isen (750 m) og landet hardt ca. 850 m etter baneenden. Flyet kom til ro etter å ha berørt isen fem ganger.

Flyet fikk materielle skader i form av delaminering ved understellsfeste samt ”roser” over hver av støtdemperne ved hovedspannet på flykroppen. Fartøysjefen ble ikke skadet. Han skriver selv i sin rapport:

”På grunn av kraftig turbulens i landingsrunden startet jeg crosswind i god høyde og fart (300 m og 150 km/t). Vendte base for tidlig, og kom inn på finalen med for stor fart og høyde. Jeg trakk full brems og siktet på merket, men ristingen i flyet gjorde at jeg dyttet bremsen inn igjen. Jeg tok nytt siktemerke i borte ende av banen og prøvde brems igjen med samme resultat. Etter hvert var høyden blitt så lav at jeg ikke torde å bruke mer brems. Jeg antok at isflaten var lang nok, så jeg besluttet å gli ut. Tok touchdown med overskuddshastighet, og fikk en ny og hardere touchdown”.

Skolesjefen skriver i sin rapport: ”Jeg fløy selv tidligere på dagen, og forholdene var såpass turbulente at jeg ikke ville sende noen elever solo. Den aktuelle eleven spurte likevel om autorisasjon til en soloflyging, og jeg ba derfor en instruktør med mer erfaring enn meg om å fly en tur med ham, for å få hans vurdering. Denne flygingen ble gjort senere på dagen, da forholdene hadde roet seg noe, og instruktøren vurderte flyferdighetene og forholdene til at eleven var skikket for soloflyging, og autoriserte derfor denne”.

En annen seilflyger som nylig hadde landet og som så hendelsen, bekreftet at flygeforholdene var ruskete, men på ingen måte direkte kritiske eller farlige.

Skolesjefen konkluderte med at eleven i dette tilfellet ikke klarte å holde hodet kaldt, og han ville iverksette spesiell oppfølging av denne eleven.

NAK sentralt har bemerket at faktorer som kan ha hatt betydning for denne hendelsen er kombinasjonen av mye vind i fjellterreng og soloflyging kontra flyging med instruktør, samt at flygingen foregikk på en tid av året der de fleste seilflygere er ”rustne” etter vinterens moderate flyaktivitet. Det fremheves også at instruktøren har et stort ansvar når det gjelder å vurdere både været og eleven.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Til tross for at en tur med instruktør ble gjennomført tilfredsstillende, viste det seg at eleven ikke mestret de rådende forhold under soloflygingen. I etterpåklokskapens lys kan det hevdes at instruktøren som signerte for solo overvurderte elevens kapasitet til å takle forholdene på egenhånd. HSL ser for øvrig på hendelsen som en konsekvens av liten operativ erfaring og støtter skolesjefens beslutning om ekstra oppfølging av eleven.