

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

RAP: 13/2003

Avgitt: 10. februar 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.: A. Schleicher ASK 21, LN-GAM

-fabr. år: 1982

-motor: Ingen

Dato og tidspunkt: 12. juni 2000, kl. 1712

Hendelsessted: Hokksund flyplass, Buskerud

Type hendelse: Luftfartshendelse, tap av kontroll, hard landing

Type flyging: Privat (klubb, instruksjonsflyging)

Værforhold: Sydvestlig vind, mer enn 10 km sikt, skybase i ca. 4 000 ft

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Delaminering og sprekker i skrog omkring understellets innfesting

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 48 år

-sertifikat: Seilflysertifikat

-flygererfaring: Totaltid: 482 timer seilfly, hvorav 82 timer på aktuell type.
Siste 30 dager: 18:45 timer, siste 24 timer: 2:35 timer, denne flyging: 0:55 timer

Informasjonskilder: ”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse” (NE-0382) fra fartøysjefen.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Eleven var i utgangspunktet klar for oppflyging til seilflysertifikat. Han hadde ikke fløyet på ca. tre måneder, men skolesjefen hadde erfaring med eleven fra tidligere, og ble enig med

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.

eleven om å fly turen som første del av skolesjekken. Eleven ble gjort oppmerksom på at dette innebar at han måtte ta ansvar for hele flyturen som om han var fartøysjef, og at flygingen i liten grad ville bli kommentert underveis. Skolesjefen satt i baksetet og innehadde rollene som instruktør og fartøysjef.

Været var bra, men det var en del vind i høyden. Under slepet var det noe turbulens, uten at det skapte problemer. Rullebane 28 ble benyttet.

Instruktøren var i all hovedsak tilfreds med elevens prestasjoner. Under innflyging for landing fløy eleven med litt for mye vindopplegg på høyre medvindslegg slik at flyet kom noe nærmere banen enn ideelt. Svingene til baselegg og finale var likevel normale, og med god hastighetskontroll. På finalen var det behov for kraftig vindopplegg mot venstre for å kompensere for avdriften. Instruktøren hadde inntrykk av at vindretningen i hovedsak var vinkelrett på banen, men med merkbar motvindskomponent. Eleven hadde god retningskontroll og god kontroll av gjennomsynking. Instruktøren bedømte at de lå an til setting vel 50 m inn på banen.

Instruktøren skriver i sin rapport: ”Eleven fløy temmelig nøyaktig på 90 km/t IAS på finale, med omkring halv brems. Jeg syntes dette var noe langsomt, vinden tatt i betraktning. Imidlertid var elevens hastighetskontroll fortsatt meget god, og jeg valgte å ikke kommentere saken. Men jeg satt klar til å kunne gripe inn ved minste tegn på tap av hastighet”.

Da eleven startet utflating for landing og korrekt opphevet vindopplegget ved hjelp av å sparke sideror, falt flyet plutselig gjennom og traff bakken hardt omkring 30-40 m inn på banen. I følge vitner falt flyet fra en høyde på ca. 1 - 1,5 m. Flyet landet på hovedhjulet, og utrullingene foregikk normalt.

Steilehastigheten under de rådende forhold er av fartøysjefen oppgitt til å være ca. 75 km/t. Flyets masse og balanse var innenfor de tillatte verdier.

Etter den harde landingen gjorde besetningen en overflatisk undersøkelse uten å oppdage noen materielle skader, men flyet ble satt på bakken med anmerkning om kontroll. En seilflytekniker avdekket delaminering ved innfestingen til understellet og sprekk/delaminering under buken foran hovedhjulet.

Om hendelsesårsaken skriver fartøysjefen blant annet følgende:

”Årsaken til hendelsen er ganske sikkert en kombinasjon av to forhold; for lav innflygingshastighet og vindgradient/vindskjær. Vitner på bakken har kommentert at det var så godt som vindstille på bakken, samtidig som de la merke til flyets markerte crab”.

Fartøysjefen skriver videre at de burde ha økt innflygingshastigheten med 10-20 km/t og valgt et settingspunkt lengre inn på banen på grunn av turbulens og fare for vindskjær. Avslutningsvis skriver han at det kan vurderes om det var riktig å fly skolesjekk med en elev som ikke har fløyet på tre måneder.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Hendelsesforløpet er klassisk, og episoden kan tjene som en påminnelse om viktigheten av å gjøre de nødvendige korreksjoner for å opprettholde tilstrekkelig margin til steilehastigheten.

Fartøysjefen stiller selv spørsmål ved sin egen beslutning om å gjennomføre sjekkturen med en så ”rusten” elev, og i etterpåklokskapens lys er svaret gitt.

HSL vil berømme fartøysjefen for at han satte flyet på bakken med anmerkning til tross for at han selv ikke oppdaget materielle skader. Flymateriell som kan ha vært utsatt for påkjenninger som materialet ikke er konstruert for, skal undersøkes grundig for eventuelle skader. Kontrollen skal utføres av autorisert verksted/flyverksted (jf. BSL B 3-2 pkt. 10.1.3 og BSL D 3-1 pkt. 4.3 g).