

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 21.12.2006
SL Rapport: 35/2006

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Letecké Závody AS Blanic L-13, LN-GFK
- Produksjonsår: 1975

Operatør:

Klanten flyklubb

Dato og tidspunkt:

Søndag 11. juni 2006, kl. 1655

Hendelsessted:

Klanten flyplass, (ENKL), Buskerud fylke
(60°47'29''N 009°03'02''Ø)

ATS luftrom:

Klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, landing før terskel

Type flyging:

Privat (klubb)

Værforhold:

Vind: 290° ca. 8 kt med vindkast på ca. 15 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Ingen skyer. Moderat turbulens. Termikkutløsning og synk i området. Temperatur: 28 °C. QNH: 1010 hPa.

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Betydelig skader på den ene vingen og vingefeste

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 41 år

- Sertifikat: Flygebevis for seilfly

- Flygererfaring: Total flygetid 144 timer hvorav 6 timer på aktuell type

Informasjonskilder:

”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse” (NF-0382), rapporter fra skolesjef Klanten flyklubb og NAK samt SHTs undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Seilfly LN-GFK gjennomførte søndag 11. juni 2006 en normal avgang fra Klanten flyplass klokken 1610. Flyet ble slept opp til ca. 650 m. Etter en knapp times flyging returnerte luftfartøyet til avgangsstedet. Innflygingen var normal fram til sluttinnlegget på rullebane 29.

Fartøysjefen skriver blant annet i sin rapport:

”Svinger inn på finale og melder radio. Vurderer situasjonen som normal. På finale oppleves motvinden som sterk, kraftig synk og unormalt stort høydetap. På siste del av finale blir det klart at det ikke er mulig å nå fram til banen og flyet må settes ned i lynen ca. 50 m før baneterskelen. På grunn av den relativt sterke motvinden er relativ bakkehastighet trolig forholdsvis liten.”

Like før flyet traff bakken, i ca. 2 m høyde, steilet flyet og flikket mot venstre. Venstre vingetipp tok i bakken og seilflyet roterte horisontalt 180 grader før det stoppet i normalstilling med hjulet på bakken. Det oppsto ingen personskade. Flyet fikk betydelige skader på venstre vinge, vingefeste samt noen bulker og skrammer forøvrig. Flyets vekt og balanse var innenfor de gitte bestemmelser.

Sikkerhet og Utdanningskomiteen (SUK) i Seilflyseksjonen/NAK har i rapport nr. 11/2006 (www.nak.no/seilfly/) kommet med følgende kommentarer:

”En minuslanding (for kort) med seilfly skyldes i hovedsak at piloten feiltolker vær og vind og legger opp innlegget med for små marginer. I kraftig vind og turbulens vil et normalt innlegg med 200m på merke ofte føles marginalt. Det er derfor svært viktig å gjøre en vurdering av været og legge opp landingen med dette for øye alt i god tid før landingsstrekken.

Hendelsen synliggjør videre en svært vanlig reaksjon i det piloten trekker av hastighet og løfter nesa for å nå fram til plassen når glidevinkelen føles marginal. I denne hendelsen inntreffet steiling og flikk i ca 2 meters høyde, noe som selvfølgelig reduserer skadene mot for om det hadde skjedd høyere opp. Husk også på at fremdrift i motvind krever at hastigheten økes ut over hastighet for beste glidetall.

Hendelsen gir også grunnlag for å stille spørsmål ved klubbens aktivitetsnivå med tanke på antall flyslep og rene seilflystarter. Klubben her de siste årene satset på TMG¹ og flyr nå svært få starter ut over denne aktiviteten. Dette medfører en fare for at kunnskapsnivået reduseres hos pilotene spesielt, men også for miljøet generelt. En kritisk vurdering av dette bør lede til mer aktivitet med seilfly og flyslep eller innse at klubben nå er en TMG-klubb.”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

SHT anser at fartøysjefen feilbedømte en korrekt høyde for start av innflygingen ved at han ikke tok i betraktning den ustabile vinden som førte til at det var stor/varierende gjennomsynkning på finalen. Havarikommisjonen støtter de kommentarer som fremkommer i rapporten fra Seilflyseksjonen/NAK.

¹ Touring Motor Glider / Motorseilfly