

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 62/2001

Avgitt: 12. desember 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: Scheibe Flugzeugbau SF 25B, LN-GLK

-fabr. år: 1969

-motor: Stark STAMO MS 1500/2U

Radiokallesignal: LN-GLK

Dato og tidspunkt: 5. august 2000

Hendelsessted: Ler flystripe, Sør-Trøndelag

Type hendelse: Luftfartsulykke, tap av kontroll og hard landing

Type flyging: Privat (klubb) (instruksjonsflyging)

Værforhold: Vind: 340° 5 kt. Sikt: 10 km+. Overskyet i 2 500 ft.

Temperatur: 15 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Betydelig skade på hovedunderstell

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 50 år

-sertifikat: Seilflysertifikat/I-bevis

-flygererfaring: Totaltid på seilfly/motorglider: 1 153 timer. Totaltid på aktuell type: 70 timer, siste 30 dager: 4:30 timer, siste 3 dager: 0:25 timer, siste 24 timer: 0:25 timer. Denne flyging: 0:25 timer. 62 landinger siste 90 dager

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382)

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hensikten med flygingen var å kontrollere om eleven var klar for soloflyging. En flyging med vanlig seilflylanding og en med motor på tomgang var tilfredsstillende gjennomført.

Ved den siste flygingen skulle det kontrolleres at eleven gjennomførte et simulert motorbortfall etter avgang på en akseptabel måte.

Etter normal avgang og stigning (IAS 85 km/t) til 5 meters høyde, dro instruktøren gassen til tomgang. Flyet sank deretter raskt gjennom ned mot banen. Instruktøren tok over og forsøkte å flate ut, men klarte ikke å redusere gjennomsynkningen i særlig grad. Flyet landet hardt på hovedhjulet i tilnærmet normal landingsstilling ca. midt på den 700 m lange banen. Utrullingen var tilnærmet normal, og flyet stanset etter 100 m.

Ingen harde støt forplantet seg til besetningen eller øvrige deler av flyet. Skaden på luftfartøyet besto i at rør i fagverket for hovedunderstellsopphenget ble bøyd/knekt. Understellet sviktet ca. 5-10 cm.

Luftbrems ble ikke tatt ut, og hadde ingen betydning for hendelsesforløpet. Propellen berørte ikke banen under landingen.

Instruktøren skriver i sin rapport at eleven brukte for lang tid på å få ”nesa ned”, og at han selv var for sen til å overta. Øvelsen burde etter hans mening ha vært gjennomført med høyere hastighet for å ha større margin i tilfelle flygerfeil.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Motorkutt etter avgang er noe av det mest kritiske man kan trene på. Kommisjonen mener man bør vurdere å gjennomføre øvelsen flere ganger og ha god margin både når det gjelder høyde og hastighet i begynnelsen. Instruktøren må i slike øvelser uansett være klar til å ta over øyeblikkelig og utføre de rette håndgrep.

I etterpåklokskapens lys mener kommisjonen at instruktøren muligens kunne ha redusert gjennomsynkningen ved å øke motorpådraget, fordi økt propellstrøm over vingene vil gi forbedret løft.