

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaibn-org>

RAP: 38/2002
Avgitt: 16. september 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.: Grob-Werke G 103C ACRO, LN-GPP
-fabr. år: 1989
-motor: Ingen

Dato og tidspunkt: 6. mai 2001 kl. 1445
Hendelsessted: Notodden lufthavn
Type hendelse: Luftfartsulykke, hard landing
Type flyging: Privat (klubb) (instruksjonsflyging)
Værforhold: Skiftende vindretning og vindstyrke, av og til nordvestlig
3-10 kt, gust 10-20 kt. Få skyer og god sikt.
Temperatur: 14 °C

Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: Ingen
Antall om bord: 2
Personskader: Elev lettere skadet (ryggmerter). Fartøysjef uskadet
Skader på luftfartøy: Haleparti ødelagt. Strukturelle skader/sprekker ved forhjul og hovedhjul
Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 56 år
-sertifikat: Instruktørbevis for seilfly (IK-2)
-flygererfaring: Totaltid: 580 timer, siste 30 dager: 3 timer, siste 24 timer:
2 timer, denne flyging: 20 minutter

Informasjonskilder: ”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse” (NE-0382),
vitneutsagn og værrapport fra Det norske meteorologiske
institutt (DNMI)

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Formålet med flygingen var instruksjon. Instruktør og elev fløy en normal innflyging til bane 30 på Notodden. Instruktøren har oppgitt at hastigheten i landingsrunden ble økt til 110 km/t på grunn av vindforholdene, og de kom inn med god høyde på finalen. De hadde 1/3 brems da utflatingen ble påbegynt. Idet de var i ferd med å flate ut, falt seilflyet brått og uventet i bakken fra ca. 2 m høyde i følge instruktøren. Halen slo ned først, deretter hovedhjulet og til slutt nesehjulet. Eleven fikk ryggmerter som følge av den harde landingen. Halepartiet ble ødelagt, og seilflyet fikk strukturskader/sprekker ved forhjulet og hovedhjulet.

Flygingen foregikk utenom lufthavnens åpningstid, men DNMI har bidratt med opplysninger om værforholdene. Fra rapporten siteres følgende: ”Sterk solinnstråling kombinert med ujevn NW-NE luftstrøm, ga stedvis tydelig low level turbulens. Denne turbulens var dels termisk, dels mekanisk. Der hvor kombinasjonen var særlig ugunstig, kunne problematiske vindskjær oppleves, især for småfly/seilfly”.

Både fartøysjefen og flygesjefen i seilflyklubben har oppgitt at den sannsynlige årsaken til hendelsen er at innflygingshastigheten ikke ble økt nok under de rådende forhold. Klubben har benyttet hendelsen for å tydeliggjøre overfor sine instruktører viktigheten av korrekt hastighetstilpasning i turbulente vindforhold. De har også oppgitt at de vil vurdere om bakkestasjonen i større grad bør informere fly i landingsrunden om vær- og vindforhold.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Fabrikantens anbefalte innflygingshastighet for flytypen er angitt til 90-95 km/t. HSL er kjent med at andre brukere av samme flytype rutinemessig benytter 105-110 km/t som innflygingshastighet i rolig luft for å få større marginer ved utflating for landing. Ved vind og/eller turbulens økes innflygingshastigheten med ytterligere 20-30 km/t.

HSL deler fartøysjefens oppfatning om at den sannsynlige årsaken til ulykken er at innflygingshastigheten ikke ble økt tilstrekkelig under de rådende forhold. Å øke innflygingshastigheten på permanent basis kan synes å være hensiktsmessig. Harde landinger med fly i glassfiberkonstruksjon uten fjæring i understellet medfører risiko for både strukturelle skader på seilflyet og rygg/nakkeskader hos de ombordværende.