

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

BUL: 21/99

Telefaks: 64 84 57 70

Avgitt: 19/99

Luftfartøy

-type og reg.: Christen Husky, SE-KNE

-fabr. år: 1992

-motor: Textron Lycoming O-360-C1G (180 hp)

Radiokallsignal: NE

Dato og tidspunkt: 3. april 1999, kl. 1435

Hendelsessted: Vågåvatn, Oppland fylke

Type hendelse: Luftfartsulykke, seilfly skadet av slepeline

Type flyging: Privat (Klubb)

Værforhold: Vind: 290° 2-4 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Skyer: Få skyer i 5 000 ft. Temperatur: 7°C. QNH: 1 012 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Stabilisator og høyderor på motorglider LN-GDM avkuttet

Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 68 år

-sertifikat: Svensk A-sertifikat, utstedt 1949

-flygererfaring: 1 835 timer flygetid

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, rapport fra operativ leder ved Vågå Seilflyleir, rapport fra bakkesjef på Vågå, rapport fra fartøysjef på LN-GDM og HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

I en rekke år har Drammen Flyklubb arrangert en seilflyleir i påsken på det islagte Vågåvatn i Oppland fylke. Ved årets leir var det samlet ca. 30 seilfly og ca. 100 seilflygere. Det var brøytet 3 baner på isen. De var alle 1 000 m lange med forskjellig bredde, opp til 60 m. Banene var benevnt 27 søndre (09 søndre), 27 midtre (09 midtre) og 27 nordre (09 nordre).

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.

Den siste av dem var ikke i bruk for start og landing, og ble bare brukt til taksing og bakkeforflytning. Nord for banene var det brøytet et stort parkeringsområde. (Se Bilag 1.)

Ved seilflyleiren var det en operativ leder som ledet de daglige møtene. Han var overordnet bakkesjefer og loggførere, som var tjenestegjørende ved en "bakketralle". Ved denne bakketralen, som var sentralt plassert på det operative området, var radio, andre kommunikasjons hjelpemidler og nødutstyr plassert. Fra bakketralen koordinerte bakkesjefen virksomheten på bakken og ga relevant sikkerhetsinformasjon til flygerne i luften. Bakkesjefen skulle ikke gi noen form for klareringer etc.

Den aktuelle hendelsen inntraff da slepeflyet, SE-KNE, i lav høyde foretok en innflyging og landing rett over motorglideren LN-GDM, som sto klar for avgang i baneenden på bane 27 søndre. Denne banen hadde en bredde på 60 m. SE-KNE hadde gjennomført et opptrekk av et seilfly og skulle lande for å foreta et nytt slep. Slepelinen, som var 50 m lang, hang ned bak flyet. En slik line henger normalt ned med en vinkel på 30° - 45° , avhengig av flyets hastighet. Slepelinen heftet seg fast i haleplanet på LN-GDM og ødela stabilisator og høyderor på høyre side. (Se Bilag 2.)

To personer sto som assistenter ved venstre vingetipp på LN-GDM. De så at SE-KNE hadde posisjonert seg på finalen på en slik måte at dette ville bringe flyet med slepelinen inn over LN-GDM. De løp derfor ut på startbanen og vinket med armene for å henlede fartøysjefens oppmerksomhet på situasjonen. Han bekreftet etter landingen at han hadde observert vinkingen, men hadde ikke forstått at dette gjaldt ham. Slepelinens ende hadde kontakt med isen de siste 25 m før den traff LN-GDM.

Denne prosedyren, med landing på bane foran et startklart seilfly, hadde vært brukt tidligere i påsken. Det er en vanlig rutine som praktiseres ved en rekke seilflykonkurranser ved andre flyplasser. En representant for arrangøren oppgir at den korrekte prosedyre for hvordan dette skal utføres er:

"Slepeflyet (eller i enkelte andre tilfelle, et annet seilfly) flyr finale litt til siden for den forlengede senterlinjen av banen. Flyet passerer rett ut for baneenden i ca. 200 ft høyde. Horisontalavstanden til senterlinjen bør være ca. 50 m. Ca. 100 m inn fra baneenden svinger slepeflyet (seilflyet) inn på senterlinjen og foretar en normal landing. "

På Vågavatn var banelengden 1 000 m og flygeren hadde da 7-800 m restbane til disposisjon for landingen.

Bakkesjefen på det aktuelle tidspunkt skriver i sin rapport:

"Slepeflyger som førte SE-KNE fikk anbefaling om å lande langt inne på bane 27 søndre og ble også gjort oppmerksom på at det sto et seilfly i baneenden".

Fartøysjefen på LN-GDM skriver blant annet i sin rapport:

”Vi satt om bord i LN-GDM klar for avgang på isen på bane 27L på Vågavatn. Vi sto på den sydligste av tre baner med motoren i gang og med to assistenter ved venstre vingetipp. Banen var brøytet 60 m bred og 1 000 m lang og vi sto til høyre og nord for senterlinjen for å gi plass til landinger. Landende fly hadde god plass til å lande på siden av oss, og banen var mer enn lang nok til å stoppe. Vi fikk beskjed om å vente med avgangen fordi et slepefly skulle lande på vår bane. Vi forventet at han ville passere oss på venstre side, slik slepeflyet før ham, og alle andre fly hadde gjort denne påsken. Stort var derfor sjokket da SE-KNE kom dundrende rett over hodet på oss. Vi kjente et rykk i flyet og forsto at vi var truffet av slepelina. Våre hjelpere hadde vinket advarende til slepeflygeren, men han hadde ikke forstått faren. Våre medhjelpere sa at slepelina var i bakken allerede før den nådde flyet. Halve høyderoret og stabilisatoren på den ene siden ble revet av. Det er mulig at festene til kroppen også er skadet. Flere skader er ikke funnet foreløpig. Jeg priser meg lykkelig over at ingen av oss, verken piloter eller medhjelpere, ble skadet.”

Fartøysjefen på SE-KNE skriver i sin rapport:

”Segelflyging med flera plan och på 3 banor pågick. Jag hade bogserat ett segelflygplan till ca. 1 000 m och kom in för landing. Rapporterade downwind. På basen strax före planän fick jag beskjed från TL att planera att landa långt fram på bana 27 syd över ett segelflygplan som stod uppställt för start. Flög över dette plan på ca. 30 m högd och landade längre fram på banan. Tyvärr hängde släplinen, 50 m lång, så lågt ner att den fick tak i stabilisatorn som kappades av på segelflygplanet.”

Fartøysjefen har muntlig til HSL sagt at han på tidspunktet for landingen dessverre hadde glemt at han hadde den lange linen hengende bak flyet. Det anvendes flere typer slepelinier, varierende fra 30 m og opp til den aktuelle på 50 m.

HSL har på forespørsel mottatt informasjon fra erfarne flygere vedrørende dette stevnet. I denne forbindelse har følgende forhold fremkommet:

Arrangørklubben gjorde en god innsats for å unngå uhell eller ulykker, i form av informasjon ved møter hver dag før flygning startet. Alle som skulle fly samme dag ble pålagt å være tilstede på disse møtene som hadde følgende standard punkter :

Siste oppdaterte værrapporter. Eventuelle avvik fra beskrevne prosedyrer fra foregående dag. Repetisjon av de gjeldende regler og rutiner for flyging på Vågå, som også hver og en av deltagerene må undertegne på at de har lest og forstått, før ”Pilot nr.” tildeles. Ingen får lov til å starte uten ”Pilot nr.”, som også alltid meddeles slepeflyger over radio før hver start. Det er også satt krav til at alle fly skal være merket med fluorescerende merketape etter fastsatt mønster. Klubben presiserer hele tiden at alle deltagere må sette flysikkerheten som første prioritet.

Antall flybevegelser kunne i perioder over flere timer komme opp i ca. 1 pr. min., og i tillegg kom enkelte ”gjestefly” på besøk. Slike forhold krever at den som betjener radio-bakkestasjon (bakketralen) burde ha lang erfaring som seil/motor-flyger samt god radiokompetanse. Det ble reist tvil om at alle som tjenestegjorde som bakkesjef innehadde nødvendig kompetanse/trening.

Kommunikasjonen foregikk på norsk, og det kunne lett oppstå misforståelser med de svensk-talende, som utgjorde 60-70 % av deltagerne. Det har fra deltagerne ved stevnet blitt gitt uttrykk for at stevnets omfang mht. deltagere er blitt stort, og at det ikke bør bli større.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL har fått det inntrykk at det i perioder har vært en meget intens trafikk under dette stevnet på Vågåvatn. Det blir da viktig at den generelle informasjon som gis daglig av ledelsen på møtene før flygingens start og den løpende trafikkinformasjon som gis av bakkesjefene, er korrekt og ikke kan misforstås. Regelverk for bestemmelser for landing med hengende line bør gjennomgås.

I dette tilfellet fikk fartøysjefen informasjon om den aktuelle trafikksituasjon fra bakkesjefen, men det var tydeligvis ikke nok til å forhindre hendelsen. Det er mulig at ytterligere radiokontakt mellom bakkesjefen og fartøysjefen kunne ha forhindrede luftfartsulykken. Når en så stor del av stevnedeltagerne ikke er norske, er det nødvendig å være særlig nøyaktig i kommunikasjonsprosedyrene.

I en kommentar til høringsutkastet til denne bulletin uttaler operativ leder:

”Det var trolig ikke mulig for bakkesjefen å se at SE-KNE hadde etablert en innflyging som førte flyet rett over LN-GDM. Med en avstand på ca. 800 m fra bakketralle til det punktet KNE var etablert på kort finale, kombinert med delvis sideveis projeksjon, er det trolig ikke mulig å optisk avdekke et horisontalt avvik på ca. 50 m”.

Dette synes rimelig for kommisjonen, og det bekrefter viktigheten for fartøysjefene av slepefly å være ytterst oppmerksom på faremomentene med slepelinen. Det synes at fartøysjefen i SE-KNE har utvist uaktsomhet ved at han til tross for forskjellige mottatte signaler, utførte innflyging og landing rett over LN-GDM.

Med så mange fly og flygere i aktivitet på et stevne kan det lett oppstå trafikkonflikter. HSL anser at bakkesjefene har en meget viktig posisjon for en flysikkerhetsmessig avvikling av et slikt stevne, og at de bør være erfarne seil/motor-flygere. Det er videre viktig at denne gruppen har den nødvendige trening i trafikkavvikling.

Den informasjon som gis må være fullstendig, detaljert og korrekt, selv om det er klart at det ikke utøves trafikkontroll.

TILRÅDINGER

1. HSL tilrår arrangørklubben i samarbeid med NAK å vurdere om det er behov for å forbedre de operative rutinene og informasjonstjenesten ved slike store stevner.
(Tilråding nr. 16/99)

VEDLEGG

Bilag 1: Flyplassen på Vågåvatn

Bilag 2: Haleplanet på LN-GDM

SKISSE AV FLYPLASS

Bilag 1:

- ① Aktuell flygebane SE-KNE
- ② Etablert prosedyre



