

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 22/99

Avgitt: 14. september 1999

Luftfartøy

-type og reg.: Pezetel Bielskop-Biala SZD-41A Jantar Standard, SE-TNV
-fabr. år: 1975
Radiokallsignal: NV
Dato og tidspunkt: 30. mars 1999 , kl. 1303
Hendelsessted: Vågåvatn, Oppland fylke
Type hendelse: Luftfartshendelse, canopy løsnet og traff halen
Type flyging: Privat
Værforhold: Vind 090° 10 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få skyer i 7 000 ft. Temperatur og doggpunkt: 6°C / -2°C.
QNH: Ikke oppgitt
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: Ingen
Antall om bord: 1
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Canopy mistet, ca. 1 m lang revne langsgående på kroppens overside, TEK røret bøyet og skade på finns fremkant og stabilisator

Fartøysjefen

-kjønn: Mann
-alder: 49 år
-sertifikat: Svensk S, utstedt i 1971
-flygererfaring: Total flygetid 840 timer, 340 timer på seilfly og 6 timer på aktuell type

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport samt orientering fra eier.

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 Vågåvatnet i Oppland fylke. Ved årets leir var det samlet 30 - 40 seilfly og ca. 100 seilflygere. Det var brøytet 3 baner på isen. De var av 1 000 m lengde og i forskjellig bredde, opp til 60 m. Banene var benevnt 27 søndre (09 søndre), 27 midtre (09 midtre) og 27 nordre (09 nordre). Den siste av dem var ikke i bruk for start og landing. Den ble bare

brukt til taksing og bakkeforflytning. Nord for banene var det brøytet et stort parkeringsområde.

Den aktuelle hendelsen inntraff etter start på bane 09, og etter at seilflyet var slept opp til ca. 300 m høyde over terrenget (isen). Fartøysjefen skriver i sin rapport:

”Starten från stråk 09 förlöpte normalt till 300 m AGL där släpet hamnade i en kraftig rotor med svår turbulens. Farten svängde mellan 120-140 km/t! Med en kraftig smäll lämnade den öppningsbara delen av huven flygplanet bakåt och slog i bakkroppen och fenan. Kopplade genast ur från bogserplanet och svängde 180 grader vänster och landade utan problem i medvind stråk 27.”

Fartøysjefens mening om årsaken:

”Befälshavaren menar bestämt att canopyn var låst ok före avgång!! Förlust av canopyn samantill med öppnande av ventilationsruta!”

Canopyen låses av to håndtak på hver side av canopyrammen. Håndtakene som er røde peker oppover når canopyen er låst, og må trekkes bakover for å frigjøre låsen. En del av håndtakene griper i et låsestykke på hver side av cockpiten. Et hakk i disse låsestykkene i kombinasjon med fleksible canopypakninger sørger for at låsene ikke rister løs.

Så langt HSL erfarer var seilflyet korrekt vedlikeholdt. Det ble kontrollfløyet to dager før hendelsen uten anmerkninger. Etter hendelsen ble det lett uten hell i flere timer etter den savnede canopyen. Det er mulig at den forsvant i den delen av Vågåvatn som hadde åpent vann.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Canopyen på dette flyet er hengslet i bakkant og fartøysjefen skriver i sin rapport at canopyen forsvant samtidig med at han åpnet ventilruten. Han er samtidig sikker på at canopyen var forsvarlig låst.

Det er tilsynelatende urimelig at canopyen på dette seilflyet kunne løsne dersom den var forsvarlig låst før avgang. En mulig forklaring kan imidlertid være at den venstre låsen kom ut av inngrep i forbindelse med åpningen av ventilasjonsluken, og at dette igjen førte til at den høyre låsen glapp pga. skjev belastning. Medvirkede årsaksfaktorer kunne være turbulensen og at spensten i pakningen var redusert pga. kulde og at låsene derfor kunne gli lettere ut av lås.

Etter hendelsen var fartøysjefen usikker på om canopyen hadde påført seilflyet skader. Han besluttet å lande straks etter hendelsen. Landingen ble utført i medvind og i motsatt retning av øvrig trafikk. HSL anser at dette var en korrekt beslutning.

