

Rapport nr. 04/2020

Fakta:

Dato: 16.04.2020
Type hendelse: Avbrutt slep i 50-60m høyde med utelanding
Fly: DG1000, LN-GCN
Sted: ENOP, Oppdal
Pilot: Instruktør
Vær: Rotor, bølger, hang, 20 - 22 km/t (6 m/s) på bakken, økende med høyden
Antall om bord: 2
Personskader: Nei
Skader på fly: Nei

Hendelse:

Like etter avgang opplevde vi stort fall i hastighet etter at slepeflyet hadde foretatt første venstre sving etter avgang på bane 25. Hastigheten var normal (120 - 125 km/t) i de første sekundene av slepet, men etter svingen droppet den ned til 100, så 90 og ned mot 80 og vi havnet noen meter under slepeflyets bane. Fartøysjef var i ferd med å trekke i utløseren da eleven klinket, etablerte normal flyhastighet og gikk rett på landing på det utvalgte nødlandingsjorden ca 1 km sør for flyplassen. Vi var i ferd med å gå tom for marginer, og eleven tok en meget god og resolutt beslutning og gjennomførte en god landing med både folk og fly OK.

På klinketidspunktet var høyden 50 - 60 m QFE.

Etter kort tid kom mannskap med bil og henger, og vi var tilbake på flyplassen en drøy time etter utelandingen.

Slepet forløp normalt fra start, via avgang, hastighetsøkning, start klatring og den første venstresvingen før at vi altså mistet hastighet og etter hvert høyde i forhold til slepeflyet. Jeg vil anslå at det tok 5 - 7 sekunder fra hastigheten begynte å avta til slepelina ble utkoblet. Da hastigheten avtok og vi mistet høyde i forhold til slepeflyet sjekket jeg raskt luftbremsene, og de var inne begge to. Slepelina var stram under hele slepet fram til utkobling.

Under debriefing på flyplassen fortalte slepekusken at hastigheten i slepeflyet var normal gjennom hele slepet. Fartøysjef og elev hadde samme oppfattelse: Fartsmåler i for- og baksetet viste samme hastighet og vi opplevde begge at flyet mistet fart (lyd og "ryggmargsfølelse"), og eleven kjente i tillegg på kontrollene at dette gikk gal vei.

Med vind fra sør-vest er det normalt med rotor tidlig etter avgang på ENOP, dog ikke mer enn at man alltid er innenfor trygge marginer i denne delen av slepet. Fartøysjef har veldig mange avganger under slike forhold både i seilfly og som slepekuske, men har aldri opplevd et slikt fall i hastighet og med så lang varighet når ting ellers er "normalt" i slepet. En mulig forklaring kan være at vi ble utsatt for et kraftig vindskjær slik at seilflyet mistet hastighet mens slepeflyet opprettholdt hastighet (airspeed). Dette var start nr 14 totalt på ENOP denne dagen og fartøysjefens start nr 10 med jevnt over samme vindforhold (5-6 m/s fra sør-vest med variasjoner) hele dagen.

Politiet ble varslet om utelandingen like etter landing

Sikkerhet og utdanning utvalget (SU) kommentar:

En god rapport fra Oppdal.

SU er enig i instruktøren sin oppfatning av hva som har skjedd.

Vi kan filosofere over akkurat hva som skjedde i luften, men eleven tok helt rett avgjørelse når seilflyet mistet hastighet og høyde, trakk i lineutløseren og landet rett fram på et forhåndsdefinert jorde. Flyturen varte i ca. 2 minutter.

Klubben har hatt flere utelandinger av forskjellige årsaker, men alle har gått bra siden utelandingsjorder under avgang og linebrudd er med i deres grunnopplæringen.

Til ettertanke for andre klubber:

I en tilsvarende situasjon på din flyplass, hva hadde du gjort og hvor hadde du landet? Hva er du lært opp til?