

Rapport nr. 19/2020

Fakta:

Dato: 26.09.2020
Type hendelse: Avbrutt slep i lav høyde ved kraftig turbulens
Fly: ASK-21/Piper Cub, LN-GAM/LN-KCM
Sted: Bømoen, 105 moh
Pilot: Fartøysjef
Vær: Rotor, 30 km/t (?) fra Nord-nord/øst
Antall om bord: 1
Personskader: Nei
Skader på fly: Nei

Vær:

YR.no - Vossevangen målestasjon 4,3 km fra Bømoen. 54 moh.
Klokka 13:00 - Målt vind: 2 m/s. (7 km/t) fra øst med kraftige vindkast på 7,4 m/s. (27 km/t)

Hendelse:

Kom fra Ulven og ankom Bømoen i Os Aeroklubb sitt slepefly LN-KCM ca: 11:00, for å hente klubbens ASK 21 skolefly og fly transportslep tilbake til Ulven.
Turen til Bømoen var uten vesentlig turbulens, men med sidevind i landingen. Det var tegn til bølgeforhold i større høyder 2000m+.

Ved avgang bane 27 var vi bekymret for en moderat sidevind fra Nord- nord/øst. Men selve avgangen gikk helt problemfritt. I ca 40-50m høyde fikk jeg slakk på linen og trakk seilflyet noen meter ut til høyre for å unngå rykk i linen når slakken ble tatt inn. Plutselig sank slepeflyet vesentlig og trakk mot venstre. Jeg forsøkte å følge etter, men høydeforskjellen var i løpet av svært kort tid blitt så stor at i forsøket på følge slepeflyet akselererte seilflyet og jeg måtte trekke brems for å unngå å fly forbi slepeflyet. Seilflyet lå nå så høyt over slepeflyet at linen trakk slepeflyets hale opp.

Jeg forstod at dette ikke gikk lenger, slapp bremsehåndtaket og følte meg frem etter utløseren. Jeg fikk hånden på utløseren, men før jeg rakk å trekke, så jeg linen forsvinne. Jeg antok at linen hadde røket i bruddstykket. På dette tidspunktet var det få alternative muligheter igjen.

Jeg tok sikte på ett lappeteippe av jorder over elven (Fra avgangsjekken: og så har vi noen jorder til venstre over eleven---)
Ett av jordene er større enn resten, men har varierende stigning fra 30% nederst til ca 5-10% lenger oppe.
Jeg fikk fart på flyet og fikk landet like over knekkpunktet på jordet i en moderat stigning på ca 5% stigning i medvind. Selve landingen var udramatisk og flyet stoppet fort.

Fra linebruddet til jeg stod på jordet, gikk det i størrelsesorden 20 sekunder

Jeg meldte fra på radio at alt var gått bra, men vi hadde dårlig forbindelse og jeg måtte gjenta dette flere ganger. Det kom medlemmer fra Voss Flyklubb til landingsjordet.

Jeg var redd at flyet skulle trille bakover og fikk med litt hjelp vridd flyet 90 grader.

Da oppdaget jeg at slepelinen fremdeles hang fast i kroken på flyet! Slepelinen var hel.

Slepeflyger hadde kommet meg i forkjøpet og hadde sluppet slepet, for å redde slepeflyet.

Jeg vet at prosedyren er å løse ut linerester etter linebrudd, men jeg tror jeg hoppet galant over de fleste prosedyrer, tiden strakk ikke til, det meste skjedde på instinkt og det er jeg egentlig glad for.

Ingen personskader og ingen materielle skader.

Noen minutter senere kom nødetater til stedet. (Naboer hadde meldt fra om flyhavari.) De tok personalia og forlot stedet.

Flyet ble demontert, fraktet til Bømoen og montert.

Hva kunne hindret hendelsen? (frivillig)

Vi antar at vi fløy inn i en rotor, som var så kraftig at seilflyet ikke lenger var i stand til å henge bak slepeflyet. Det er mulig at manøvrering til siden for ta inn slakk på linen har medvirket til at slepefly og seilfly har ligget på hver side i en rotor, en stiger - en synker. Mulig man kunne forutsett rotor, men jeg tror ikke dette kan unngås.

Jeg lærte en ting av hendelsen:

Det kan kanskje være formålstjenlig å ringe politiet og melde fra om utlandinger umiddelbart etter landing for å fortelle at man IKKE trenger hjelp! Muligens har noen sett landingen og meldt fra!

Sikkerhet og utdanning utvalget (SU) kommentar:

En god rapport som viser at noen ganger må vi handle raskt. At fartøysjefen husket hva han hadde memorert under avgangssjekken gjorde at utfallet av hendelsen ble bra. (*Fra avgangsjekken: og så har vi noen jorder til venstre over eleven---*)

Siden flygningen til Bømoen var uten vesentlig turbulens kunne de ikke forvente mye turbulens under avgangen rett etterpå.

SU er enig med fartøysjef om at det kunne være lurt å ringe 02800 for å informere politiet. Dette kan stoppe unødvendig mobilisering og utrykning av nødetatene.

Erfaringsoverføring og historikk

Om det var lokal rotor eller generell turbulens er vanskelig å slå fast men østavind på Voss betyr uansett mye bevegelse i luften. På formiddagen var det tydelige bølgeforhold blant annet med markante skyformasjoner.

Generelt kan det være utfordrende flyforhold ved østlige vinder på Bømoen. Om denne erfaringsoverføringen har kommet inn i underbevisstheten hos alle/de fleste av de som flyr på Bømoen vites ikke. Målet er at en er mentalt forberedt på hva en kan møte når en tar av i slike forhold.

SU anbefaler alle klubber på et generelt grunnlag:

Som denne hendelsen viser kan flyging mellom fjell gi spesielle utfordringer avhengig av dagens vindretning og styrke.

Det anbefales derfor at klubbene tar en prat med de med lang erfaring på flyplassen. Skriv ned erfaringene og overfør de til nye piloter.

Det vil gjøre at vi kan være bedre forberedt og kan fly med bedre marginer.