

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 46/98

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 8. desember 1998

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28 Arrow, D-EYYY
-fabr. år: 1980
-motor: Lycoming IO-360 C
Radiokallesignal: DYY
Dato og tidspunkt: 23. juni 1998 kl. 1235
Hendelsessted: Bane 01, Svolvær lufthavn Helle
Type hendelse: Luftfartsulykke, landing før banen
Type flyging: Privat
Værforhold: Vind: 050°/090° 04-10 kt. Vær: CAVOK. Temperatur og duggpunkt: 17°C/ 7°C. QNH: 1016 hPa
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: VFR
Antall ombord: 4
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Alle understellene brukket av, propell bøyd/ødelagt, skrog og vinger bulket/brukket
Andre skader: Knust innflygingslys
Fartøysjefen
-kjønn, alder: Mann, 64 år
-sertifikat: PPL-A
-flygererfaring: 1 200 timer flygetid
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, rapport fra vakthavende AFIS-fullmektig, rapport fra flyets eier, politiets rapport med oppmåling/foto og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

D-EYYY kom på en VFR reiseplan fra Tromsø lufthavn Langnes. Det var gode værforhold med lett østlig vind, som ga en viss sidevindkomponent fra høyre, da flyet kom inn for landing på bane 01 ved Svolvær lufthavn Helle. Flygingen frem til innflygingen hadde vært gjennomført normalt. På kort finale fikk flyet stor gjennomsynkning samtidig med at

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.

det hadde lav hastighet. Dette ble ikke korrigeret. Flyet sank under normal innflygingsvinkel for landing, og traff først en stolpe for innflygingslys ca. 27 m foran banekanten. Deretter rammet flyet terrenget like før banen slik at alle tre understellslegger ble revet av. Flyet skled ca. 80 m på buken inn over banen før det ble liggende i ro. Propellen ble ødelagt. Det oppsto ikke brann. Brann- og havaritjenesten kom frem til flyet ca. 1 minutt etter ulykken. De fire ombordværende kom seg hurtig og uskadet ut.

Terskelen for bane 01 er lagt 40 m inn på banen.

Fartøysjefen skriver i sin rapport at p.g.a. for lav hastighet og vindskjær oppsto stor gjennomsynkning og flyet landet hardt på banekanten.

Eieren av flyet har skrevet en kort rapport. Han satt foran i flyet, til høyre for flygeren. Han skriver at flygeren ved alle innflyginger som han har observert holdt lav hastighet. På finalen til Svolve ble hastigheten så lav at steilevarslingen ble utløst. Fartøysjefen tok ikke hensyn til dette på annen måte enn ved å dra stikka bakover. Dette utløste så den store gjennomsynkningen som førte til at flyet kom så lavt at det traff terrenget foran banen.

I følge AFIS var endringen i vindens retning og styrke liten da flyet var på finalen, og indikert vind oppgitt fra tårnet var 050° 10 kt.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL mener at denne ulykken må tilskrives en så elementær feil som for liten hastighet på finalen. Å holde korrekt hastighet i en så kritisk fase som på finalen før landing betyr samtidig å ha god margin over steilehastighet. Dette er noe av det første en flyger lærer seg. Flygehåndboken (Pilot Operating Handbook) for PA-28R-201 Cherokee Arrow III gir anvisning om flygehastighet på finalen. I dette tilfelle skal den være 75 kt. I følge eieren av flyet som satt ved siden av flygeren, og fulgte med på flygingen, hadde fartøysjefen utført flere innflyginger med lav hastighet på finalen.

Eiereren har i en kommentar til høringsutkastet uttrykt:

"It was my habit to fly the Piper on approach faster than recommended in the handbook. The handbook recommends an approach speed of 75 knots. Usually I was flying 90 knots if the runway length was sufficient for an approach like this.

However, I noticed, that the pilot in command generally flew slower approaches than I was used to. In no case I have observed that the pilot in command flew slower on final than the handbook recommended speed of 75 knots.

My comment "low airspeed" has to be seen in connection with my habit to fly approaches with 90 knots.

Nevertheless the whole accident is seen on a video tape. The ground speed indicated on the moving map/GPS display shows on short final a speed of 54

knots. Estimating the wind at around 4 to 5 knots from a 30°, the airspeed must have been around 57 knots."

Siden det var liten endring i vindforholdene, og været ellers var utmerket, må denne ulykken ene og alene skyldes feil innflygingsteknikk. Dette flyet var utstyrt med steilevarsling, og fartøysjefen fikk dermed også en klar påminnelse om den lave hastigheten. HSL anser at denne ulykken ikke ville funnet sted dersom flyet hadde vært operert i henhold til flyets flygehåndbok.

Det var ukjent for HSL at det fantes en video tape som dekket denne innflygingen. De oppgitte data fra tapen endrer ikke HSLs oppfatning om årsaken til denne ulykken.