

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 20/94

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 31. mai 1994

Luftfartøy

- type og reg.: Piper PA-19, LN-ACF
- fabr. år: 1953
- antall motorer: 1

Radiokallesignal: LN-ACF

Dato og tidspunkt: 30. mars 1994, kl 1905 L

Hendelsessted: Perset, Hol

Type hendelse: Bakkeuhell

Type flyging: Klubb

Værforhold: Vind: 300° 4-7 KT Sikt: +10 km Skyer: 2/8 i 7 000 FT Temp: 2°C

Flygeforhold: VFR

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Bulk i venstre vingeforkant

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen:

- alder: 47 år
- sertifikat: Privatflyger kl A
- flygererfaring: Totaltid 1300 timer, hvorav 500 timer på typen.

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport og telefonsamtale med flyger og flyverksted.

HENDELSESFORLØP

Flyet tilhører Drammen Flyklubb og var på hendelsestidspunktet utstyrt med skiunderstell. Det var stilt til disposisjon for redningstjeneste i samarbeid med Røde Kors hjelpekorps og Norsk Luftambulans på redningskorpsbasen på Geilo. 2 flygere fra Drammen Flyklubb tok kl 1840 av fra basen på Geilo for å fly søkestenger til et rassted ved Perset, Hol. Fartøysjefen hadde tidligere vært over rasstedet og rekognosert. En egnet landingsplass ble valgt i en svak stigning delvis oppkjørt av snøscooter. Flyet ble etter landingen, som forløp normalt, takset til enden av landingsområdet for lossing av søkestengene. Foran til venstre for flyet var det nå hindringer slik at flyet måtte svinges til høyre før avgang i motsatt

retning. Fartøysjefen ønsket hjelp fra den andre flygeren til håndstart av flyet, og til å holde igjen flyets høyre vinge for på den måten å svinge krappt til høyre og unngå hindringene.

En misforståelse oppstod imidlertid slik at da fartøysjefen brukte motorkraft for å snu flyet, gikk det rett inn i en stolpe med venstre vinge uten at høyre vinge ble holdt igjen. Magnetene ble slått av for å stoppe motoren, men dette var ikke nok til å hindre at venstre vinge ble skadet ca 2 spant utenfor vingestaginnfestingen ved at forkanten ble bulket inn. Flygerne fikk hjelp til å trekke flyet tilbake til avgangsposisjon. Etter at flygerne vurderte skaden, ble flyet fløyet tilbake til Geilo, for der å bli inspisert av ansvarlig flyverksted.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Bakkemanøvrering av fly med skiunderstell kan være krevende, særlig på små trange områder. Det kan derfor være nødvendig med assistanse fra "bakkemannskaper". For å oppnå et vellykket resultat forutsettes at disse er ordentlig briefet og forstår oppgavene. Dette uhellet oppstod fordi kommunikasjonen mellom fartøysjefen og den andre flygeren var utilstrekkelig.

Avgjørelsen om å fly tilbake til Geilo ble tatt av fartøysjefen i samråd med den andre flygeren som dessuten var flytekniker. Skadene som hadde oppstått, viser seg senere å være deformasjon av to vingeribber, skade på en forkantribbe, samt bulk i vingeskinnet. Videre var et diagonalstag i cockpit-taket svakt bøyd. Verkstedet som undersøkte flyet, anså skadene som ubetydelige for flysikkerheten for den aktuelle flyturen, men HSL vil likevel påpeke at det i slike tilfeller påligger fartøysjefen et stort ansvar ved vurdering av et luftfartøys luftdyktighet.

TILRÅDINGER

Ingen.