

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 29/96

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 25. oktober 1996

Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna C-172N, LN-ALH
-fabr. år:	1978
-motor:	Lycoming O-320-H2AD
Dato og tidspunkt:	11. mai 1996, kl. 1646
Hendelsessted:	Tromsø lufthavn
Type hendelse:	Alvorlig luftfartshendelse, utforkjøring på siden av rullebanen
Type flyging:	Privat (klubb)
Værforhold:	Vind: 230° 15 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få skyer i 1 500 ft, brutt skydekke i 2 500 ft. Temperatur: + 7°C. Duggpunkt: +4°C. QNH 1028 hPa.
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-alder:	18 år
-sertifikat:	elevbevis
-flygererfaring:	24 timer hvorav 8 timer på typen.
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport samt tilleggsopplysninger fra fartøysjefen og lufttrafikktenesten ved Tromsø lufthavn.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen som hadde elevbevis, fløy landingsrunder på sin andre soloflyging da uhellet skjedde. Ifølge fartøysjefen merket han at flyet under utrulling etter landing på bane 19 dro noe til venstre. Han besluttet derfor å gå rundt og gjøre et nytt landingsforsøk. Han mener

selv at dette var med på å gjøre ham noe ekstra spent da han igjen kom inn for landing. Den samme tendensen til å dra til venstre gjentok seg også ved den påfølgende landingen. Fartøysjefen valgte derfor å stoppe motoren og bremse ned flyet fordi det var på veg mot banekanten. Flyet ble stående utenfor asfaltkanten ved avkjøringen til en sandsilo, men slik at høyre vinge og halen fortsatt var innenfor banekanten. Lufthavnvakta rykket ut med tre biler og startet skumlegging, men dette ble avsluttet da det ble klart at det ikke hadde oppstått skader.

Fartøysjefen har forklart til HSL at også andre i ettertid hadde merket problemer med ujevne bremses på flyet og at dette særlig var merkbart fra venstre fører sete. Dette hadde ført til at bremsene ble skiftet/justert. Han har videre forklart at dette var den tredje flytypen som han skolefløy med. Han var derfor ganske uerfaren på typen. Det var etter hans mening sannsynlig at utforkjøringen kom som en følge av at han hadde holdt et svakt trykk på pedalene under utrulling, og at de ujevne bremsene som en følge av dette hadde forårsaket at han mistet retningskontrollen på flyet.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTAR

Ingen