

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55
Telefax: 67 12 53 33

BUL 07/94
Avgitt: 24. februar 1994

Luftfartøy, type og kallesignal:	PA-38-112
Luftfartøy, reg.:	LN-BFL
Luftfartøy, fabr.år:	1979
Luftfartøy, antall motorer:	1
Luftfartøy, gangtider:	4045
Dato og tidspunkt:	6. november 1993 kl 1049
Hendelsessted:	Bergen lufthavn, Flesland
Type hendelse:	Neseunderstellkollaps ved landing
Type flyging:	Skoleflyging
Værforhold:	Vindstille, sikt mer enn 10 km
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	VFR, almenflyging
Antall ombord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Brukket nesehjulslegg, propell- blader bøyd, under-cowling skadet
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefens sertifikat og flygererfaring:	Innehadde elevbevis, total flyge- tid 30:55, solotid 1:05
Informasjonskilder:	Rapporter fra lufttrafikkjtjene- sten og fartøysjef samt politiav- hør. Egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

Hendelsesdagen hadde en instruktør ved Bergen flyklubb trent landingsrunder med en elev. Etter å ha foretatt 7 "touch and go" landinger med eleven, takset de inn. Før instruktøren forlot flyet, ga han melding til lufttrafikkjtjenesten (LTT) at eleven skulle trene landingsrunder alene, og at han hadde en times tidligere erfaring i solo-flyging. Det videre hendelsesforløpet ble ikke observert av instruktøren.

Eleven som nå var fartøysjef, takset ut og foretok 4 vellykkede "touch and go" landinger på bane 18. Fartøysjefen tok kontakt med tårnet på medvindslegg for den 5. "touch and go" landingen. Han mottok da følgende klarering:

"LFL cleared touch and go on northern part of runway."

Fartøysjefen har forklart at denne klareringen kom overraskende på ham, da han aldri hadde hørt denne type klarering før, og han ikke visste hvorfor han ble bedt om å lande nord på banen. Han sier videre at han var såpass nær banen da han fikk denne meldingen, at han måtte

foreta en bratt gjennomsynking. Landingshastigheten ble derfor for stor i forhold til det normale, og landingen ble såpass hard at flyet fikk en fjæringseffekt. Fartøysjefen mener at flyet tok bakken første gang i en trepunktslanding. Flyet spratt opp igjen, og da farten nå var lav, så tippet nesepartiet ned og flyet landet med nesepartiet først i bakken. Propellen tok i bakken umiddelbart, og flyet skrenset på nesepartiet bortover rullebanen.

Fartøysjefen sier han ved flere anledninger har opplevd vibrasjoner i nesehjulet ved landing. Vibrasjonene har vært nevnt for instruktøren, som har avvist disse som ufarlige. Fartøysjefen opplevde disse som ubehagelige, men vibrasjonene avtok ved minkende fart. Fartøysjefen har videre forklart at han kjente vibrasjoner ved sololanding nummer to og tre denne dagen. Spesielt ved den tredje landingen var vibrasjonene sterke, men dette rettet på seg ved minkende fart, samt at han trakk stikken til seg for å lette på nesepartiet.

Fartøysjefen mener at uhellet skjedde som følge av en noe uvant klarering fra LTT, kombinert med en for hurtig gjennomsynking med derav følgende stor fart. Landingen ble derfor for hard. Han mener at han helt klart ville ha taklet dette annerledes med større erfaring.

HSL har undersøkt neseunderstellet i samarbeid med Luftforsvarets forsyningskommando (LFK). Oleo-leggen er revnet pga stort trykk innefra. Videre er hjulakslingen bøyd, med tydelige merker etter hjulgaffel og hjullager. Dette er sikre tegn på en hard landing. Det er ikke funnet tegn til materialtretthet som kunne ha forårsaket sammenbruddet av neseunderstellet.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL kan på bakgrunn av LFK's undersøkelse fastslå at neseunderstellet kollapset pga en hard landing. Den harde landingen oppsto pga at fartøysjefen da han fikk melding om å lande nord på banen, etablerte en for bratt gjennomsynking. Det at fartøysjefen gjennomførte landingen i stedet for å gå rundt, må tilskrives hans lave erfaringsnivå.

Av lydbåndutskriften fremkommer det at klareringen for "touch and go" ble gitt som svar på melding fra fartøysjefen om at han var på medvindslegg. HSL mener ut fra dette at fartøysjefen fikk klareringen så tidlig at han burde hatt rimelig tid til å gjennomføre en korrekt innflyging. Det må dog poengteres at det er fartøysjefen som har den endelige avgjørelsesmyndighet med hensyn til den flygemessige disponeringen av luftfartøyet. Dersom fartøysjefen fant at den mottatte klarering ikke var tilfredstillende, skulle han ha anmodet LTT om endret klarering, eventuelt avbrutt innflygingen og gått rundt. LTT på sin side har plikt til å utstede en endret klarering når det er mulig.

TILRÅDNINGER

Ingen.