

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 38/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 22. november 1996

Luftfartøy

-type og reg.: PA38-112 - Piper Tomahawk, LN-BFO
-serie nr.: 38 - 79A - 1026
-fabr. år: 1979
-motor: Lycoming 0-235-L2C,

Radiokallesignal: LFO

Dato og tidspunkt: 10. juli 1996 kl. 1435

Hendelsessted: Kristiansand lufthavn Kjevik, bane 22

Type hendelse: Luftfartshendelse, landing i sidevind etterfulgt av avkjøring av banen

Type flyging: Privat (Klubb)

Værforhold: Varsel fra kl. 12 til 21: 310° 7 kt, sikt mer enn 10 km, lettskyet i 4 000 ft, prob 30: mellom kl. 14 til 18: vind 190° 12 kt. Aktuelt vær kl. 1420: 300 12 med vindkast 22 kt, retning varierende mellom 260° og 350° CAVOK temperatur 25° doggpunkt 1° C, QNH 1007 hPa. Aktuelt vær for perioden kl. 1430 til 1436: vind 305° 12 kt, variabel 220° - 320° 8 til 23 kt.

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ødelagt propell, brukket neselegg og strukturskader

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 32 år

-sertifikat: Gyldig elevbevis, sertifikatprøve gjennomført

-flygererfaring: Helikopter: 2 100 t, fixed wing 60 t, siste 30 dager 14 t, siste 3 dager 5 t, siste 24 timer 1:45 t

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, rapport fra flygeleder, flyklubbens utredning (Flyoperativ hendelse) og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygingen som skulle utføres, var en navigasjonstur med LN-BFO fra Stavanger lufthavn Sola til Sogndal og Ålesund. Den var planlagt og autorisert av instruktør. Da værforholdene ikke var egnet for VFR-flyging forandret eleven på egen hånd flygingen i stedet til en tur til Kristiansand lufthavn Kjevik. Denne ble gjennomført uten problemer. Etter landing Kjevik ble fartøysjefen informert om at værforholdene på Sola var marginale for VFR-flyging. Han bestemte seg da for å gjøre ½ times lokal flyging i Kristiansandsområdet. Flygingen fra Sola til Kjevik og den senere lokale tur var ikke autorisert av instruktør.

Fartøysjefen startet fra Kjevik kl. 1405. Ved avgangen rapporterte Kjevik TWR at vinden var 300° 16 kt. LN-BFO returnerte kl. 1432. Fartøysjefen ble klarert til å lande på bane 04. Annen trafikk under innflyging fikk på dette tidspunkt oppgitt vinden til å være 310° 18 kt. Siste vind LN-BFO mottok på kort finale var 300° 14 kt.

Over baneterskelen til 04 anså fartøysjefen flygingen til ikke å være stabilisert, og han valgte å avbryte innflygingen. Fartøysjefen mottok deretter instruksjon fra tårnet til å fortsette til medvindslegg for bane 22. Kort etter fikk fartøysjefen klarering til å lande på bane 22. Vinden ble da oppgitt til å være 300° 16 kt. Fartøysjefen valgte å fly inn med en høyere hastighet enn normalt pga. turbulens. Hastigheten ble redusert like før settingen. I følge fartøysjefen var settingen på rullebanen bestemt, men ikke hard. Hastigheten var ca. 70 kt. Kort etter settingen løftet flyet seg igjen, dreide mot høyre samtidig som venstre vinge falt og flyet skled mot venstre. Da flyet ble løftet opp i luften og kastet i bakken igjen, fant fartøysjefen dette så voldsomt at han konsentrerte seg om å holde flyet over rullebanen. Flyet kom etter hvert ut av kontroll og kjørte til slutt ut av banen.

Ifølge Piper Aircraft Corporation, PA-38-112, Tomahawk, Pilot Operating Handbook er "Demonstrated crosswind component" 15 kt. "Demonstrated Crosswind Velocity" er definert: "The demonstrated crosswind velocity is the velocity of the crosswind component for which adequate control of the airplane during takeoff and landing was actually demonstrated during certification tests".

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen, som er en erfaren helikopterflyger, var i ferd med å skaffe seg sertifikat for en-motors landfly. Han hadde gjennomført treningen, sertifikatprøve var bestått og søknad om sertifikat var innsendt LV. Flygingene 10. juli 1997 ble gjort på elevbevis. Instruktøren hadde autorisert en flytur nordover fra Sola, men pga. værforholdene var det ikke mulig å gjennomføre denne. I stedet planla fartøysjefen selv en tur til Kjevik fra Sola, og senere også en lokal tur derfra. Disse var ikke autorisert. HSL anser at med dagens gode kommunikasjonsforhold skulle det være mulig å få klubbens instruktør i tale, slik at den nye plan for flyging også eventuelt kunne godkjennes og autoriseres. Fartøysjefen forsøkte å få fatt i en instruktør for å få godkjent den nye plan, men av forskjellige grunner greide han ikke å få kontakt.

Fartøysjefen hadde også i perioden etter oppflygingen for sertifikatet forsøkt å få kontakt med en av LV's inspektører for avklaring av sin egen status med hensyn til å kunne fly uten autorisasjon, men heller ikke her oppnådde han kontakt. Ved lesning i BSL-C fikk han den oppfatning at han kunne fly uten autorisasjon, og at elevbeviset gjalt som et interimsbevis. Han la derfor ut på turen i den forvisning at alt var i orden og i henhold til regelverket.

HSL anser at en "bestått" oppflyging for sertifikat ikke er synonymt med et sertifikat.

Ved lokalflygingen fra Kjevik var sidevinden både ved starten og ved de to innflygingene helt på grensen (og av og til over) den demonstrerte sidevindskomponent. HSL anser at fartøysjefen med sitt lave erfaringsnivå på fly ikke skulle ha startet på denne lokalflygingen. Når fartøysjefen ved ankomst tilbake til Kjevik fikk oppgitt så sterk sidevind, burde han ha vurdert å fortsette til en alternativ lufthavn. Fartøysjefen anfører i høringsvaret til denne bulletin at han var så opptatt med å fly flyet at han ikke oppfattet at vindstyrken til dels var sterkere enn "demonstrated crosswind component". Fartøysjefen kan videre ha blitt ført på villspor pga. at TAF for Kjevik ikke varslet så sterk sidevind. Fartøysjefen sier videre at han mentalt var opptatt av værforholdene i Stavanger, og kanskje derfor ikke oppfattet den marginale vær-situasjon som etter hvert oppsto på Kjevik. HSL anser at det er viktig å være observant på de aktuelle forhold både ved start og landing samtidig som det er en god regel å tenke fremover. HSL mener at fartøysjefen burde ha vist større aktpågivenhet for forholdene både ved start og landing slik at flyets vindbegrensninger ikke ble overskredet.

Klubben har opplyst etter hendelsen at de vil innføre maksimum sidevindskomponent på 10 kt ved flyging med elevbevis.