

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 29/98

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 22. juni 1998

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28-151, LN-BGT
-fabr. år: 1974
-motor: Lycoming O-320 E3D
Dato og tidspunkt: 4. mars 1998 kl. 1504
Hendelsessted: Florø lufthavn, bane 07
Type hendelse: Luftfartsulykke, avkjøring av rullebane under "Touch-and-go" trening
Type flyging: Privat (klubb)
Værforhold: Vind: 030° 10 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Skyer: Få i 2 000 ft.
Temperatur og duggpunkt: 1°C/-9°C. QNH: 983 hPa
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: VFR
Antall ombord: 1
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Et propellblad skadet, nesehjulslegg knekket og plateskader rundt nesehjulsområdet
Andre skader: Ingen
Fartøysjefen
-kjønn, alder: Mann, 33 år
-sertifikat: Elevbevis
-flygererfaring: 48 timer
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport om luftfartsulykke (NE-0382) og HSLs egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 1 time), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen var elev ved Bergen Aero Klubb. Flygingen var for fartøysjefen den siste del av klubbens skoleprogram for "solo" navigasjonstrening fra Bergen lufthavn Flesland til Florø lufthavn. Der var det planlagt "touch-and-go" landinger på bane 07. Ved tidspunktet

for ulykken var det sidevind fra venstre, 030° 10 kt med vindkast opp til 17 kt. En normal landing ble utført med flap 40°.

Under utrullingene på banen etter landingen, og påfølgende forberedelser for "touch and go", ble flap valgt til 25°, full throttle ble satt og høyre sideror ble brukt for å motvirke torque. Flyet holdt rett frem, men fartøysjefen fikk inntrykk av at flyet skiddet. Trykket på høyre pedal ble redusert og det førte til at flyet svingte skarpt til venstre. Fartøysjefen reduserte så motoreffekten og forsøkte å bremse, men flyet forlot rullebanen og kjørte inn i snøkanten på siden av banen, med den følge at det oppsto skader på flyet. Banen var tørr og fri for is og snø.

Fartøysjefens mening om årsaken:

"Følelsen av at flyet skiddet fikk meg til å ta av trykket på høyre pedal. Dette førte til at flyet svingte skarpt til venstre. Etter dette kunne situasjonen muligens blitt korrigert ved å anvende høyre ror igjen. Jeg unnlot å gjøre dette fordi bruken av høyre ror ga inntrykk av at flyet skiddet. En annen faktor som kan ha ført til denne feilaktige bedømmelse var at flyet var kommet halvveis nedover banen, og jeg følte det var usikkert hvorvidt jeg kunne gjennomføre avgangen."

Skolesjefen uttaler:

"Eleven var på sin siste Navtur (NAK leksjon 34) fra ENBR til ENFL. Etter normal landing i Florø med et lite hopp, gav eleven på igjen full motor, 2 hakk flaps for å gjøre noen Touch and go landinger. Det var her eleven ikke klarte å holde retningen på banen og skar ut til venstre med det resultat at nesehjulsleggen knakk tvers av og det ene propellerbladet ble bøyd/slått av et stykke".

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL merker seg at skolesjefen ikke uttaler seg om forhold som har betydning for elevens utvikling. Heller ikke berører han flysikkerheten i sin kommentar.

Det fremkommer ikke noe i rapporten om bruk av "kryssede kontroller". HSL mener at denne utforkjøring ble forårsaket av fartøysjefens feilaktige rorbruk. Grunnen til dette var sannsynligvis kombinasjonen av varierende sidevind fra venstre og fartøysjefens oppfatning av at flyet skiddet når høyre rorutslag ble brukt.