

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 10/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 11. februar 1997

Luftfartøy

-type og reg.: Reims Aviation SA FRA 150L, LN-BWO

-fabr. år: 1972

-motor: Rolls Royce O-240A

Dato og tidspunkt: 29. januar 1997 kl. 1530

Hendelsessted: Hokksund flyplass

Type hendelse: Luftfartsulykke, ulykke ved propellstart

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vindstille - CAVOK - Temperatur +2°C

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skade i høyre vingetipp samt skade i bakre vingebjelke på høyre side

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 47 år

-sertifikat: Amerikansk PPL-A

-flygererfaring: 180 timer, hvorav 88 timer på typen

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport på skjema NE-382, samt informasjon fra det aktuelle flyverkstedet.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen skriver i sin rapport at han besluttet å foreta propellstart av flymotoren da starteren feilet. En passasjer som satt i høyresetet, og som skulle holde bremsene, ble av fartøysjefen grundig instruert i bremsepedalenes virkemåte. Fartøysjefen utførte deretter de nødvendige håndgrep for å starte motoren. Motoren startet imidlertid med høyt turtall og før fartøysjefen hadde kommet seg rundt og inn i flyet, satte dette seg i bevegelse forover. For å hindre at flyet skulle treffe et bensinanlegg og en hangar framme til venstre, tok fartøysjefen fatt i venstre vingestag i den hensikt å snu flyet 180° til venstre. Dette

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

forhindret imidlertid ikke høyre vingetipp fra å treffe bensinanlegget. Passasjeren trakk deretter motorens gasshåndtak tilbake slik at flyet ble stående i ro.

Som årsak skriver fartøysjefen i sin rapport at gasshåndtaket var satt for langt fram ved starten. Videre stod flyet på et underlag av is og snø. Han skriver også at han skulle ha orientert passasjeren bedre om bruken og virkemåten til gasshåndtaket, samt benyttet klosser eller fortøyning for å holde flyet på plass.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL ønsker å understreke at propellstart av flymotorer medfører en rekke alvorlige faremomenter. Tidligere ulykker/hendelser av lignende karakter som har vært rapportert, synes å indikere at det er dårlig forståelse for grunnleggende prinsipper vedrørende propellstart. HSL mener videre at visse forhold som betinger propellstart, også medfører at luftfartøyet ikke er luftdyktig. Dette kan være feil ved starterens mekaniske innkopling, feil ved flyets ladesystem eller feil ved flyets batteri. Etter HSLs mening bør privatflygere sette seg grundig inn i de forskjellige faremomentene som er forbundet med propellstart av flymotorer. Likeledes bør det vurderes om opplæringen og informasjonen på dette området er tilstrekkelig.