

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 04/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 11. februar 1997

Luftfartøy

-type og reg.:	Beech A23-24, LN-DBK
-fabr. år:	1967
-motor:	Lycoming IO-360A113
Dato og tidspunkt:	6. september 1996, kl. 1400
Hendelsessted:	Ski flyplass
Type hendelse:	Luftfartsulykke, utforkjøring av rullebane under landing
Type flyging:	Privat
Værforhold:	Vind 60° 10 kt med vindbyger på 20 kt - CAVOC - Temperatur +18 - +20°C
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Bøyd propell, høyre landingshjul revet av samt diverse bulker i flykropp, haleparti og flaps
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-alder:	34 år
-sertifikat:	PPL-A
-flygererfaring:	Total flytid 130 timer, hvorav 4 timer siste 30 dager
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport på skjema NE-0382.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 2 timer), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen skriver i sin rapport at han under utflating før setting på bane 01 fikk en kraftig vindbyge fra øst. Denne førte flyet utenfor venstre banebegrensning slik at venstre vinge tok tak i kornet i en kornåker langs banen. Dette skjedde så fort at fartøysjefen ikke fikk tid til å gi korreksjoner. Pådrag av motorkraft og rorkorreksjoner kunne ikke forhindre at flyet dreide ut i åkeren før det stoppet. Eierens av flyet har i sin uttalelse bekreftet at det var spesielle vindforhold i området den dagen grunnet kraftig soloppvarming, og at 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.

kombinert med fartøysjefens lave erfaringsnivå ble av han ansett å være årsaken til ulykken.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Denne ulykken føyer seg inn i en rekke av i alt 15 hendelser og ulykker rapportert til HSL i 1996 i forbindelse med landinger. I 10 av disse tilfellene har fartøysjefen oppgitt vindforholdene under landingen som avgjørende for at landingen ble mislykket. Et gjennomgangstema i fartøysjefenes forklaringer, som er avgitt til HSL, er tap av kontroll over flyet grunnet tildels overraskende eller varierende vindforhold. Alle disse 10 tilfellene har skjedd innenfor en halvårsperiode fra mai til oktober i år. Det synes som om et generelt lavt erfaringsnivå, liten erfaring på aktuell type eller liten flytid de siste tre månedene er et fellestrekk ved hendelsene/ulykkene. Av de 10 tilfellene kom 7 innenfor denne gruppen ved at fartøysjefens erfaringsnivå lå innenfor en eller flere av disse karakteristikkene:

- mindre enn 150 timer total flygererfaring
- mindre enn 15 timer flygetid på typen
- mindre enn 5 timer flygetid de siste 90 dagene

Selv om ingen personer har blitt skadet, har hendelsene/ulykkene medført tildels store materielle skader.

TILRÅDINGER

Med bakgrunn i de nevnte hendelser og ulykker i 1996 tilrår HSL at Luftfartsverket foretar en analyse for om mulig å øke sikkerhetsnivået under landingsfasen innen privat- og klubbflyging.