

# 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 19/94  
Avgitt: 27. mai 1994

---

Luftfartøy, type og reg.:	Cessna F-172-2N, LN-FAW
Luftfartøy, fabrikkårsår:	1978
Kallesignal:	LN-FAW
Luftfartøy, antall motorer:	1 Lycoming O-320-H2AD
Luftfartøy, gangtider:	5 201 timer
Dato og tidspunkt:	20. februar 1994, kl 1547 UTC
Hendelsessted:	Bane 08, Førde lufthavn, Bringeland
Type hendelse:	Havari under start
Type flyging:	Klubbflyging, avgang for lokal visuell flyging i luftrom klasse G
Værforhold:	CAVOK, vind 050°/8 KT, temp/duggpunkt - 2°/-14°, QNH 1023
Rullebane:	Gjennomsnittlig dybde av snø/is: 8 mm
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	1
Personskader:	Nei
Skader på luftfartøy:	Deformert cowling, høyre ving skadet og høyre balanseror bøyet, bensinlekkasje
Andre skader:	Nei
Fartøysjefens alder:	29 år
Fartøysjefens sertifikat:	A
Flygererfaring: Totaltid:	68 timer, siste 90 dager: 45 min
Informasjonskilder:	Gaular lensmannskontor, fartøysjef, Luftfartsverket, Teledirektoratet, Airlift AS og LTT Førde lufthavn.

---

### HENDELSESFORLØP

Under avgang på bane 08, med en hastighet av ca 40 KT og ca 150 m fra starten, trakk flyet til venstre. Etter ca 250 m kom flyet bort i brøytekanten. Der dreide flyet 90°, og stoppet med nesen inn i brøytekanten. Fartøysjefen som var alene i flyet, evakuerte uskadd.

Bremseprøve for rullebanen ble foretatt kl 1622 UTC. Verdiene ble målt til 0,38 - 0,40 - 0,36, dvs. god bremseeffekt.

### HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Ved teknisk kontroll etter havariet er det ikke avdekket noe som kan tilsi at det var tekniske feil eller mangler ved flyet.

Retningen og styrken av vinden kan ha hatt en viss betydning for den første kursendring. Fartøysjefens manglende flygererfaring, sammen

med hans utsagn i havarirapporten og uttalelse i samtale med HSL, indikerer at han forsøkte å korrigere kursen under starten på banen med feil bruk av kontrollene ("kjørt bil med stikka").

HSL mener at fartøysjefen ikke korrigerer kursendringen korrekt/tilstrekkelig med pedaler/sideror for å kompensere effekten av torque ved det initielle motorpådrag som sammen med sidevindseffekten begge vil dreie flyet mot venstre.

## TILRÅDINGER

Ingen.