

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR CIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55
Telefax: 67 12 53 33

BUL 14/94
Avgitt: 26. april 1994

Luftfartøy, type og reg.:	Saab 91B, LN-HHS
Luftfartøy, fabr.år:	1952
Luftfartøy, antall motorer:	1
Dato og tidspunkt:	26. januar 1994 kl 1600
Hendelsessted:	Kjeller flyplass
Type hendelse:	Buklanding
Type flyging:	Landingsrunder
Værforhold:	Vindstille, sikt mer enn 10 km, ingen skyer
Flygeforhold:	VFR
Reiseplan:	Ikke levert
Antall ombord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Propell
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Fartøysjefs rapport, vitneutsagn samt HSLs egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

Fartøysjefen skriver i sin rapport at han tok LN-HHS ut av hangaren på Kjeller flyplass for å trene landingsrunder på bane 30. Dette var i henhold til fartøysjefen egentlig ikke planlagt, men var mer en impulshandling. Etter å ha inspisert luftfartøyet og foretatt motor-kjøring, foretok han en radiosjekk med et annet luftfartøy (Piper Cub med skiunderstell) som også trente landingsrunder.

Etter avgang med LN-HHS hørte fartøysjefen imidlertid ikke mer fra det andre luftfartøyet. Etter den første landingen byttet han derfor hodesett for å sjekke om dette kunne være årsaken til at han ikke hørte noe. Ved ny avgang var han usikker på hvor det andre luftfartøyet var, så han konsentrerte seg om å opprette visuell kontakt, samtidig som han sjekket radioen igjen. Under denne avgangen glemte han å trekke inn understellet.

Etter en høyresving mot Skedsmo entret han høyre medvindslegg og foretok vanlig medvindssjekk. Han var fortsatt svært konsentrert om å holde utkikk etter det andre flyet, og så etterhvert at det hadde landet på skiene på skulderen av rullebanen. Han brukte allikevel en del tid for å være sikker på at det var Piper Cub'en han observerte, da den er helt hvit og sto på snøen.

Med blikket ut av cockpit tok fartøysjefen tak i håndtaket for understellet og dro det inn i stedet for å sette det ut. Han hadde bestemt seg for å lande med fulle flaps og kom av den grunn inn for

landing med en brattere vinkel til banen enn vanlig. Han fikk derved ikke noen følelse av vansker med å bli kvitt hastighet.

Fartøysjefen beskriver landingen som silkemyk helt til propellen tok nedi. Han slo av alle brytere umiddelbart og konsentrerte seg om å holde retningen. Etter ca 400 m skrenset flyet sidelengs noen meter før det stanset helt.

Saab Safir har to varsellamper for understellet, som er montert på hver side av motorinstrumentpanelet. På høyre side sitter en blå lampe som lyser når understellet er låst i utfelt stilling. På venstre side sitter en rød lampe, som lyser når gasspådraget lukkes i forbindelse med landing, og når håndtaket for understellet vris ut av låst stilling. Fartøysjefen har opplyst at den aktuelle dagen sto ettermiddagssolen inn fra siden, det var derfor svært vanskelig å se om lysene var tent. Det er ikke montert audiovarsling for understellet på LN-HHS.

Understellet felles ut ved at håndtaket på en spak som sitter mellom setene, dreies 90°. Spaken føres deretter opp og bakover. Når understellet er ute, er spaken låst i en loddrett stilling. Når understellet skal tas inn, dreies håndtaket 90°, og spaken føres fram og ned til en vannrett stilling.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Ifølge fartøysjefens forklaring var det mer eller mindre en impulsavgjørelse at han bestemte seg for å fly på det aktuelle tidspunktet. På den måten mener HSL at hans mentale forberedelser for flygingen kan ha blitt skadelidende.

Etter avgang ble fartøysjefen distraherert av og opptatt med å orientere seg i forhold til annen trafikk. Han glemte derfor å ta inn understellet etter avgang. Da flyet lå på sluttinnlegget for landing, manipulerte fartøysjefen understellsspaken, men siden han hadde fløyet landingsrunden med understellet ute, var han nå "ute av fase". Han hadde fremdeles blikket ut av cockpit da han tok understellet inn i stedet for å la det stå ute. Ved at han ikke var tilstrekkelig konsentrert om denne manøveren, oppdaget han ikke at understellet ble tatt inn, heller ikke varsellyset ble registrert.

En faktor som etter HSLs mening kan ha bidratt til hendelsen, er den måten spaken for betjening av understellet er konstruert på. Håndtaket står vertikalt når understellet er nede, og legges ned forover til vannrett stilling når understellet tas opp. Denne "motsatte" bevegelsen virker ulogisk og kan, som i dette tilfelle, lede til motsatt av ønsket resultat når øvrige sikkerhetsrutiner ikke blir fulgt.

Fartøysjefen benyttet ikke standard prosedyre i form av bruk av sjekkliste. Han hadde heller ikke etablert rutinen med å rapportere at understellet var nede og låst på et bestemt punkt i landingsrunden. Slik egenpålagt rapportering vil kunne danne et hinder for å bryte kjeden av feil som leder til et uhell.

TILRÅDINGER

Ingen.