

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 36/94

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 21. september 1994

Luftfartøy

- type og reg.: PA J 3, LN-KLT

Radiokallesignal: LN-KLT

Dato og tidspunkt: 26. juni 1994 kl 1934 UTC

Hendelsessted: Bodø FIR

Type hendelse: Landing med lite drivstoff

Type flyging: VFR

Værforhold: Vind S-SW 10-20 KT, regn og yr i den sørlige del av Bodø
FIR

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen:

- sertifikat: Trafikkflygersertifikat klasse B

- flygererfaring: Totaltid 550 timer, 50 timer på typen

Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjef og lufttrafikktenesten, samt HSL's egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

Fartøysjefen sier i sin rapport at han skulle fly fra Bardufoss til Bodø. Dagen før hendelsen hadde han fløyet samme strekning motsatt vei. Før avgang Bardufoss ble flyet fylt opp med drivstoff og olje, og været for Bodø ble innhentet via en annen flyger. Ut fra væropplysningene ble en operativ flygeplan utarbeidet, som viste at han ville nå Bodø med alternativ Røst samt 45 minutter reserve. Dette selv om det skulle oppstå en motvindskomponent på 15 KT.

Fartøysjefen sier videre at turen gikk som planlagt i tilnærmet vindstille til han passerte Rolla. Han møtte da en svak motvind som var tiltakende. I området ved Hamarøy møtte han en front med lav stratus, som han passerte i løpet av 20 minutter. Vinden var da sterkt tiltakende, og han begynte å bli bekymret for den lave bakkehastigheten med hensyn til drivstoffreserven. Han hadde likevel ikke ønske om å snu inn i det dårligere været, og de beste og fleste utlandingsmulighetene lå i området mot Bodø. Han vurderte videre at han ennå hadde drivstoff til å nå Bodø. Under kryssingen av Folda i stadig sterk motvind fant han drivstoffreserven marginal, og han bestemte seg for å gå inn til Kjerringøy og foreta en utlanding. Dette ble formidlet til Bodø innflygingskontroll (APP). Da han kom inn over Kjerringøy ble flyet utsatt for sterke fallvinder, og fikk en gjennomsyning på 1 200 FT per minutt. Etter flere forsøk på landing ga han opp og satte kursen mot Bodø, med en teoretisk drivstoffreserve. Han steg til 2 000 FT, for å få god glidehøyde dersom motoren skulle stoppe. Etter å ha takset av rullebanen i Bodø stoppet motoren pga. drivstoffmangel. Dette fordi halehjuls-konfigurasjonen gjør at det resterende drivstoffet samler seg bakerst i tanken. Fartøysjefen har anslått at han etter landing hadde nok drivstoff til ytterligere ca 12 minutters flyging. Teoretisk flytid for maskinen er i overkant av 5 timer, normalt opereres det ikke med mer enn 4:30 timer. Hans flyetid den aktuelle dagen var 4:50 timer. Fartøysjefen mener at siste del av flygingen viser at vindforholdene må ha vært betydelig over 40 KT, med andre ord svært mye mer enn varslet

IGA prognosen for Nordland kyst og fjorddistrikter fra kl 12-21 UTC, varslet vind i høydeskiktet fra bakken til 2 000 FT fra sør-sørvest, styrke 10-20 KT.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen har ikke tatt vare på sin operative flygeplan for turen, da han hadde forståelsen av at Luftfartsverket ikke forventet skriftlig rapport om hendelsen. Det har derfor ikke vært mulig for HSL å detaljkontrollere hans utregninger av flyetid og drivstofforbruk. HSL er dog av den mening at fartøysjefen i utregningen av flyetid ikke kan ha lagt til tilstrekkelig for den varslede vind, samt et tillegg for eventuelle unøyaktigheter i værvarslingen.

Det er på sin plass å minne om at uforutsette vindforhold har forholdsvis store konsekvenser på et saktegående fly, og at det er nødvendig å planlegge med romslige marginer.

TILRÅDINGER

Ingen.