

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFFTART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 13/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 6. mai 1997

Luffartøy

-type og reg.:	Beechcraft Super King Air B200, LN-MOC
-fabr. år:	1993
-motorer:	Pratt & Whitney PT6A-42
Radiokallesignal:	LTR 33
Dato og tidspunkt:	24. februar 1997, kl. 18:19:30
Hendelsessted:	Mosjøen lufthavn
Type hendelse:	Alvorlig luftfartshendelse, avkjøring av banen under landing
Type flyging:	Ervervsmessig, ikke regelbundet flyging
Værforhold:	Aktuelt vær kl. 1820: Vindstille - Sikt 2 500 m - Snø - Vertikalsikt 1 200 ft - Temperatur og duggpunkt 00°C/00°C - Trykk 969 hPa
Flygeforhold:	IMC
Reiseplan:	IFR
Antall ombord:	4
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Mindre
Andre skader:	Et innflygingslys knust
Fartøysjefen	
-alder:	41
-sertifikat:	ATPL-A
-flygererfaring:	Totaltid: 6 613 timer, tid på flytypen: 1 372 timer.
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjefen med uttalelse fra flygesjef og lufttrafikktenestens rapport inneholdende kommentar, vaktjournal, situasjonsbeskrivelse og banerapport samt HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

En normal innflyging til Mosjøen lufthavn bane 34 ble gjort i snøvær. Hastigheten 130 kt IAS ble holdt under innflygingen frem til banen kom i sikte i ca. 1 300 ft høyde. Der ble flaps valgt "full" og motoreffekten redusert. APAPI indikerte at flyet var for høyt.

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.

Motoreffekten ble så redusert til tomgang samtidig med at flyets nese ble senket i forsøk på å komme ned på den visuelle glidebanen. Ved å gjøre dette var flyets hastighet ca. 120 kt da det kom inn over baneenden. (Korrekt terskelhastighet skulle ha vært 95 kt.)

På grunn av den høye hastigheten ble flyet først satt ned omtrent midtveis på banen. Derfra var da kun 360 m banelengde tilgjengelig. Maksimum revers ble valgt på motorene, men dette var ikke tilstrekkelig til å stoppe flyet på banen. I siste sekund ble flyet forsøkt "sladdet" 180°, men dette lyktes ikke helt. Flyet skrenset sideveis av baneenden og stoppet 3 - 5 m utenfor banen.

Fartøysjefens mening om årsaken:

- "1. Når det ble oppdaget at flyet var for høyt i forhold til visuell glidebane, ble en overflyging ikke initiert.
2. Når APAPI kom i sikte for besetningen var flyet for høyt, men det ble likevel forsøkt tvunget ned på visuell glidebane, noe som igjen resulterte i overspeed over threshold med påfølgende flyt i ground effekt og noe medvind. Banen var dessuten betydelig glattere enn oppgitt. Bremsprøve tatt umiddelbart etter landing ga BA 23 23 23 GRT. Hadde disse tallene vært oppgitt, ville innflygingen blitt avbrutt umiddelbart."

Selskapets flygesjef uttaler:

"Fartøysjefen har kommet noe "high and hot" på siste del av innflygingen. Standard operating procedures 3.2.2 beskriver at man skal holde 130 kt til 500 ft AGL, og deretter redusere hastigheten gradvis til Vth som i dette tilfelle var 95 kt."

Fartøysjefen fikk ved avgangen fra Bodø lufthavn oppgitt i SNOWTAM BULLETIN, gyldig for kl. 1000 UTC, at banen ved Mosjøen lufthavn var våt og bremseeffekten var god. Måling med tapleymeter ca. 20 min. før landingen ga verdien 32 over hele banen. Fartøysjefen fikk oppgitt denne verdien under innflygingen samtidig med informasjon om at brøyting og børsting var igangsatt, og at det var 2-3 mm tørr snø på banen.

Måling med Grip-tester tatt kl. 1935 ga verdiene 23 24 22.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL er gjort kjent med at de meteorologiske og topografiske forhold ved Mosjøen lufthavn er så spesielle at selv om vindregistreringen tilsier vindstille på bakken, kan det være vindhastigheter av betydning i høyden.

HSL anser at denne innflygingen skulle vært avbrutt da det ble klart for fartøysjefen at flyet ikke var stabilisert på finalen hverken i høyde eller hastighet. Dette gjelder uansett hvilken bremseeffekt som var oppgitt.