

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 04/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 30. januar 1996

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 172M, LN-MTT

-fabr. år: 1975

-motor: Lycoming O-320 E2D

Dato og tidspunkt: 19. november 1995, kl. 1400

Hendelsessted: Fagerhaug flyplass Oppdal

Type hendelse: Luftfartsulykke, utforkjøring etter avbrutt avgang

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 290° 10-15 kt, Sikt: +10 km utenom byger, temperatur: -5°C

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 4

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Avslått nesehjul samt skade på propell, undersiden av fronten og høyre vinge

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 34 år

-sertifikat: Privatflygersertifikat klasse A

-flygererfaring: 352 timer, hvorav det meste av dette på enmotors Cessna-fly

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport samt egne undersøkelser

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Ifølge reisedagboken for luftfartøyet foretok fartøysjefen daglig ettersyn på flyet kl. 1000 hendelsesdagen. Fartøysjefen gjennomførte senere to avganger fra Fagerhaug med fallskjermhoppere. Motoren ble ikke stoppet ved ombordstigningene, og motorprøve (Run-up) ble ikke gjennomført forut for den tredje avgangen. Flyet ble lastet med tre fallskjermhoppere og hadde ca. 80 liter drivstoff ombord. Fartøysjefen skriver i sin rapport at hun under den tredje avgangen, ved oppnådd avgangshastighet, opplevde at framdriften avtok og at hastigheten begynte å synke. Hun sier at hendelsen var kortvarig, men at hun valgte å avbryte avgangen av frykt for at problemet kunne gjenta seg. Under nedbremsingen

fortsatte flyet forbi baneenden og ned i en grøft. Grøften som er ca. 1,5 meter dyp og ca. 7 meter bred, går på tvers av banen ca. 12 meter fra baneenden. Ingen av personene ombord ble skadet, men flyet ble påført betydelige skader.

Banen som har en total bredde på 19 meter, var dekket av snø. Den delen av banebredden som ble benyttet under avgangen, var oppkjørt av biler og fly i en bredde på ca. 4 meter, og var således noe sporet og dekket med 3 - 4 cm puddersnø.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Beregninger utført av HSL viser at flyet var lastet til ca. den maksimalt tillatte avgangsvekt som er 1 043 kg, og at flyet var innenfor begrensningene med hensyn til balanse. Flygehåndboken (Flight Manual) som er utgitt av flyfabrikanten, viser at en kan forvente en avgangsdistanse på 200 meter under de meteorologiske forholdene hendelsesdagen. Disse opplysningene refererer til avgang på hard rullebane (hard surface runway). Fartøysjefen mente at hun på de tidligere avgangene hadde brukt ca. 450 meter bane, noe HSL finner naturlig med tanke på snøforholdene på rullebanen. Da HSL kom til stedet to dager etter hendelsen hadde snøforholdene forandret seg noe, men det var ikke mulig å se spor som kunne indikere at flyet hadde blitt hindret av dyp snø, skavler eller snøkanter under avgangen.

Flyet ble demontert og transportert til HSLs tekniske base på Kjeller. Motorinstallasjonen var så lite skadet at motoren ble startet og testkjørt fastmontert i flyet uten at feil ble oppdaget som kunne ha innvirkning på driftssikkerheten. Drivstoffets vannutskiller ble også sjekket uten at vann ble konstatert.

HSL kan ikke påvise årsaken til problemet som fartøysjefen opplevde under avgangen. Kommisjonen kan imidlertid ikke se bort fra at motorkjøringen på bakken under opplastingen kan ha ført til forgasserising. Manglende motorsjekk før avgang kan ha hindret at dette ble oppdaget i tide. Videre kan puddersnø ha satt seg fast i luftfilteret og på den måten redusert motorens ytelse.

I brev fra Luftfartsverket datert 12. februar 1988 er flyet godkjent som fallskjermfly. Luftfartsverkets flygehåndbok gir en rekke begrensninger hvis flyet skal brukes til flyging med fallskjermhoppere. I punkt 5 står:

"Kontrollratt med stamme på høyre side skal fjernes"

Kontrollrattet på høyre side i LN-MTT var ikke utmontert ved havariet.

Luftfartsverket utfører adgangskontroll og tilsyn med flyplasser til ikke almen bruk. AIC B 38/95 gir retningslinjer for godkjenning av slike flyplasser. Under punkt 4. "Krav til stripe" står:

- "4.2.1 Stripen skal ha en lengde som strekker seg 30 meter foran terskel og 30 meter etter rullebaneenden."
- "4.3.1 Stripens primære hensikt er å unngå personskade. Stripen skal derfor ha slik jevnhet og bæreevne at risikoen for skade på luftfartøy som ruller ut av rullebanen, reduseres til et minimum."

For å oppfylle disse kravene med hensyn til grøften som går ca. 12 meter fra den asfalterte baneenden på bane 25, har terskelen og baneenden blitt flyttet ca. 30 meter inn fra den opprinnelige baneenden. Dette ble gjennomført ved at den forskjøvne terskelen er markert med en kombinasjon av maling og merkekoner. Ifølge tilsynsrapporten fra tilsynet som Luftfartsverket gjennomførte 12. september 1995, ble avstanden mellom tersklene kontrollmålt til 736 meter. VFR innflygingskart for Fagerhaug finnes i "Norsk Aero Klubb, Airfield Manual Norway". Her gis opplysninger om at TODA (Tilgjengelig avgangsdistanse) og LDA (Tilgjengelig landingsdistanse) er 800 meter. Det er således ikke samsvar mellom opplysningene i manualen og aktuell tilgjengelig banelengde. NAK manualen må sees på som et flysikkerhetsmessig dokument som i stor utstrekning anvendes ved visuelle flyginger. Kommisjonen anser det derfor av stor viktighet at manualen gir riktig informasjon.

TILRÅDINGER

HSL tilrår at Luftfartsverket vurderer rutineene ved oppdatering av opplysningene i "Norsk Aero Klubb, Airfield Manual Norway".