

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 36/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 17. oktober 1995

Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna F-177RG, LN-NFV
-fabr. år:	1974
-motor:	Lycoming IO-360
Radiokallesignal:	LN-NFV
Dato og tidspunkt:	23. mai 1995 kl. 1020
Hendelsessted:	Ålesund lufthavn Vigra
Type hendelse:	Luftfartsulykke, landing med understell inne.
Type flyging:	Privat
Værforhold:	CAVOK
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	3
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Synlig skade på propell og undersiden av skroget.
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-alder:	Mann, 29 år
-sertifikat:	Trafikkflygersertifikat klasse 3 for fly
-flygererfaring:	Totalt 2 004 t, aktuell type 145 t.
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport, politirapporter og HSLs egne undersøkelser

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

HENDELSESFORLØP

23. mai leide fartøysjefen en Cessna F-177RG, LN-NFV, fra A/L Hovden fly og med to passasjerer ombord tok flyet av fra Hovden flyplass, Ørsta kl. 0939. Ifølge politirapportene var formålet med turen å ta flyfoto. Samtidig skulle det demonstreres fotoflyging for en av passasjerene i opplæringsøyemed. Fartøysjefen opplyser at fototuren var privat og hadde ikke noe med hans firma West Wing A/S, som selger flyfoto, å gjøre. Etter ca. 30 minutters flyging, hvorunder det ble fotografert, bestemte fartøysjefen seg for å fly til Vigra for å fylle drivstoff. Da flyet kom nær flyplassen, hørte fartøysjefen en samtale mellom et annet småfly og kontrolltårnet. Dette flyet syntes å være på vei til feil innflygingside til

HSL har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

flyplassen, og fartøysjefen i LN-NFV ble derfor en stund opptatt med å konsentrere seg om hvor det andre flyet befant seg. Etter hvert ble dette forholdet oppklart, LN-NFV fikk landingstillatelse og fartøysjefen foretok en normal innflyging til bane 07. Fartøysjefen ble for sent oppmerksom på at han hadde glemt å sette ut understellet, og flyet buklandet derfor på rullebanen. Det oppsto ikke brann. De ombordværende kom ikke til skade. På flyet ble det noe strukturell skade på undersiden av skroget og propellen ble ødelagt ved nedslaget i asfalten.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

I henhold til Bestemmelser for sivil luftfart BSL D 1-3 skal fartøysjefen innrapportere til havarikommisjonen en slik ulykke innen 48 timer. 14. juni måtte HSL purre på rapporten gjennom et rekommandert brev. Rapporten ble mottatt 15. juni.

Fartøysjefen har i sin rapport til HSL forklart at han ikke fulgte gjeldende prosedyrer da han skulle lande med LN-NFV og at ulykken derfor skyldes menneskelig feil. Blant annet benyttet han seg ikke av sjekklister og han observerte aldri varsellysene for understellet. Han fastslår videre at flyet var utstyrt med både lyd- og lysvarsel for varsling av at understellet er inne når throttle dras tilbake til 14" manifoldtrykk, men at dette ikke virket. I politirapporten opplyser han at lyset lyste konstant etter avgangen fra Hovden og at dette måtte være en systemfeil. Han var derfor klar over at dette systemet ikke var å stole på ved neste landing. Lysvarslet er en modifikasjon og er altså ikke standard utstyr på flyet. Han hevder videre at hans oppmerksomhet rundt landingsprosedyrene ble forstyrret av det andre flyet som kom inn i feil mønster i landingsrunden.

Som nevnt ovenfor var det flere forhold som fartøysjefen hadde å forholde seg til som "sikkerhetsbarrierer" for å forhindre at han landet med understellet inne. En av disse var bruk av sjekklister. Som forklaring på at han ikke brukte den, gir han den noe oppsiktsvekkende informasjon at han har fått inntrykk av, i motsetning til det han ble opplært til under utdannelsen i U.S.A., at profesjonelle småflyflygere i Norge ikke bruker sjekklister, men heller benytter hukommelsen. Dette har medført, fremdeles i henhold til fartøysjefens forklaring, at han heller ikke benytter seg av sjekklister. HSL tar avstand til en slik holdning og ser med bekymring på sikkerhetskonskvensene i småflytrafikken hvis fartøysjefens påstand skulle være riktig. Luftfartsverket bør muligens foreta en vurdering av om fartøysjefens uttalelse er almenngyldig. Fartøysjefen har forøvrig ikke forholdt seg til bestemmelsene i BSL D 3-1, 4.9 Sjekklister, som sier:

"Fartøysjefen er ansvarlig for at de til flyet tilhørende sjekklister anvendes under flyging"

Ifølge politirapportene var formålet med turen å fotografere fra luften. Den ene av passasjerene, som satt i høyre sete foran, var satt til denne oppgaven og han benyttet fartøysjefens fotoutstyr. Den andre passasjereren var også informert om at formålet med turen var å ta

luftfoto. I politirapporten står det videre at "... Mistenkte selger de bildene han tar til West Wing A/S". Det synes derfor klart at flygingen har vært utført i strid med BSL D 5-6 som bl.a. krever utarbeidelse av Standard operativ prosedyre (SOP) godkjent av LV. Det var ikke utarbeidet SOP ved denne flygingen.

Da flygingen ble foretatt hadde fartøysjefens sertifikat gått ut, nærmere bestemt 6. mai 1995, altså mer enn 14 dager før ulykkesturen. Til tross for at han hadde over to tusen flygetimer, var trafikkflyger, og derfor skulle ha god flygererfaring, begikk han altså på denne flygingen flere brudd på luftfartsloven. Igjen er dette en holdning til luftfart som HSL finner betenkelig.

HSL har besiktet flyet hos Norrønafly-Rakkestad A/S. Det ble der bekreftet at varselsystemet for understell/throttle-kombinasjonen ikke fungerte som forutsatt. Verkstedet foretok senere feilsøking av systemet og kunne påvise brudd i en kabel ved en kabelskjøt til den elektriske throttlebryteren i motorrommet. Det forhold at understell-/throttelevarslingen ikke fungerte som forutsatt under flygingen fra Ørsta til Vigra er etter HSLs mening ikke et moment i ulykkeskjeden fordi flygeren var kjent med problemet og fordi andre og viktigere forhold, f.eks. bruk av sjekklister, ville ha avslørt at understellet ikke var nede og låst.

TILRÅDINGER

Ingen.