

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 49/94

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 16. november 1994

Luftfartøy

-type og reg.: Kitfox II, LN-RTJ
-fabr. år: 1993 (selvbygget, selvbyggerprosjekt nr 128)
-motor: 1 Rotax 532 LC, 64 Hk/47,3 KW
Radiokallesignal: LTJ
Dato og tidspunkt: 29. mai 1994 kl. 1002
Hendelsessted: Svalbard lufthavn Longyear, rullebane 28
Type hendelse: Luftfartsulykke, havari under avgang
Type flyging: Privat (skoleflyging)
Værforhold: Vind 260°/12 kt, sikt 10 km, brutt skydekke i 2 500 ft, temperaturer -2/-6°C, QNH 1002 hPa
Flygeforhold: VMC i dagslys
Reiseplan: VFR
Antall ombord: 2
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Propell ødelagt, vinger og sideror skadet, venstre hjul punktert
Andre skader: Ingen
Fartøysjefen
-alder: 66 år
-sertifikat: Privatflygersertifikat
-flygererfaring: 4185 timer totaltid, siste 30 dager 32:30, siste 3 dager 2:50, siste 24 timer 1:40, ca 52 timer på aktuell flytype
Informasjonskilder: Rapport over havari og uhell, utfylt av fartøysjefen, datert 29. mai 1994, rapport og vitneavhør fra Sysselmannen samt værrapport fra Værtjenestekontoret ved Svalbard lufthavn.

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

HENDESESFORLØP

LN-RTJ er et selvbyggerprosjekt, Kitfox II fra Denney Aircraft Company, serienr.463. Maks. startvekt er 431 kg. Flyet ble innført i Norges luftfartøyregister 28. oktober 1993. Luftdyktighetsattest utløper 31. oktober 1994. Flyet var fløyet over 50

timer for å bli godkjent til alminnelig bruk. Hensikten med flygingen 29. mai var trening for utsjekk av flyeieren/byggeren.

Under avgang på rullebane 28 krenget flyet plutselig så kraftig til høyre at vingetippen berørte bakken. Flyet skar ut til høyre. Fartøysjefens første reaksjon var at eleven hadde "frosset" på stikka slik at det var umulig for ham å rette opp flyet. Balanserorene virket blokkert og det var fortsatt ikke mulig å rette opp flyet da han overtok kontrollen. Flyet fortsatte ut over banekanten og tippet over på ryggen. Propellen ble smadret mot bakken og flyet ble liggende opp ned. Begge flygerne ble hengende uskadd i selene og kom seg ut av flyet uten hjelp utenfra.

Fartøysjefen mener selv at årsaken til at balanserorene var blokkert, kan skyldes at en sigarettener har ligget på dørken og glidd bakover under aksellerasjonen og kilt seg fast mellom dørkplaten og deler av balanserorkontrollen. Sigaretteneren ble etter havariet funnet på bakken, ved flyet, og kan ha falt ut da flyet lå i en opp ned stilling. Sigaretteneren tilhørte eleven/flyeieren. Forsøk med tenneren senere viste at det var mulig å oppnå blokkering av balanserorene for utslag for venstre krengeing. Flyet hadde normal balanserorfunksjon da denne ble prøvet senere samme dag.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL har ikke undersøkt flyet, men anser fartøysjefens og politiets forklaring på hendelsesforløpet å være korrekt og at årsaksforholdet er klarlagt så langt det er mulig. Erfaringen som kan trekkes av dette, er den velkjente advarsel mot løse gjenstander i cockpit. Advarselen kan tydeligvis ikke gjentas for ofte, og flere flytypers håndbøker har derfor dette temaet som punkter på sine sjekklister, både i sjekklisten før start/avgang og i sjekklisten før innflyging og landing.

TILRÅDINGER

Ingen.