

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 31/96

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 30. oktober 1996

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 180, LN-TSF

-fabr. år: 1956

-motor: Continental O-470-K

Dato og tidspunkt: 12. mai 1996, kl. 2055

Hendelsessted: Privat flyplass på Frosta, Nord Trøndelag

Type hendelse: Luftfartsulykke, havari under avgang

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 65° 5 kt, CAVOK, Temperatur: +12°C, QNH: 1024 hPa

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 4

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Betydelige skader på høyre vinge, høyre understell, propell/
motorinstallasjon, høyre haleflate og flyets skrog

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 47 år

-sertifikat: Privatflygersertifikat kl. A

-flygererfaring: 392:30 timer, hvorav 19:15 timer på halehjul og 8:25 timer på
aktuell type. Siste 90 dager: 8:25 timer og 17 landinger på
aktuell type.

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport samt samtale med fartøysjef og
opplysninger fra politiet.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen skulle fly to personer fra Frosta til Ryum lufthavn Rørvik. En tredje person skulle følge med tur-retur for turens skyld. Ifølge fartøysjefen ble flyet klargjort på normal måte før avgangen. Deretter ble en normal avgangen påbegynt på bane 07. Etter at ca. 100 meter var tilbakelagt følte fartøysjefen en påvirkning som svingte flyet til høyre. Fullt utslag til venstre med sideroret kunne ikke forhindre at flyet svingte ytterligere til høyre.

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.

Flyet hadde stor fart og han forsøkte å løfte det fra bakken, men flyet fortsatte utover jordet mot masten til vindpølsen. Han svingte da til høyre for masten, men flyet traff en jordkant slik at venstre understell ble slått av. Dette førte til at flyet ble liggende på venstre side og at venstre vinge ble bøyd. De fire ombordværende kom seg deretter uskadet ut gjennom flyets høyre dør.

Fartøysjefen har overfor HSL ikke kunnet gi noen forklaring på det inntrufne. Han kunne ikke finne feil ved det høyre hjulet som etter havariet kunne roteres fritt. Fartøysjefen utelukket at vindforholdene kunne hatt innvirkning på hendelsesforløpet.

Passasjerer i høyre framsete hadde en termokanne stående på gulvet mellom beina. En mulig teori om at passasjerer eller termokannen hadde kommet i konflikt med siderorspedalene eller bremsene ble avvist av passasjerer.

Banen på Frosta, som hadde et forholdsvis jevnt dekke av kortklippet gress, er 500 meter lang og har en bredde på ca. 12 meter. Bilder tatt av politiet på havaristedet viser at banen buer svakt til høyre. Bilder av hjulspor avsatt av flyet viser at flyet under den første delen av avgangen gradvis kom nærmere banens venstre begrensning før sporene dreier til høyre ut av banen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL mener at en mulig forklaring på havariet kan finnes i sporene som er avsatt på banen. Bildene tatt av politiet viser at flyet før høyredreiningen hadde kurs mot venstre banebegrensning. Det er derfor naturlig at fartøysjefen ønsket å korrigere dette ved å svinge til høyre. Som kjent er fly med halehjul instabile i lengderetningen når hovedhjulene har kontakt med bakken. En i utgangspunktet planlagt svak høyresving kan derfor lett ha blitt krappere ved f.eks. overkorrigeringer eller ujevnheter på banen. En sving med et halehjulfly som får tid til å utvikle seg, når raskt en grense hvor den ikke kan rettes opp med rorbruk, og etter hvert heller ikke med differensiert bruk av bremses. Denne mulige forklaringen må sees i sammenheng med fartøysjefens forholdsvis korte erfaring med halehjulfly og korte erfaring på aktuell type. I høringsrunden antydte imidlertid fartøysjefen at sporene avsatt på banen kan tyde på at bremsene på høyre hjul kunne ha ligget på.

En av passasjerer har overfor politiet opplyst at den aktuelle flyturen til Rørvik var planlagt fløyet mot betaling. I høringsrunden hevder fartøysjefen at turen ikke var planlagt, og at utgiftene til turen ble delt. På bakgrunn av tilgjengelige opplysninger mener HSL at denne flygingen befinner seg i en gråsoner mellom privat og ervervsmessig luftfart.