

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 26/94

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 8. august 1994

Luftfartøy

- type og reg.: Beaver Rx 650 LN-YKK
- fabr. år: 1992
- antall motorer: 1

Radiokallesignal: LN-YKK

Dato og tidspunkt: 14. mars 1994, kl 1600 L

Hendelsessted: Knestanggata 105, Hønefoss

Type hendelse: Havari med mikrofly

Type flyging: Klubb

Værforhold: Vind: Bakkevind 2-5 KT, økende til N/W 5-10 KT i 1 000 FT.
Skybase: 2 000-3 000 FT. Temperatur: 0° C

Flygeforhold: VFR

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: En skadet

Skader på luftfartøy: Totalhavari

Andre skader: Strøm og telefonledning nedrevet

Fartøysjefen:

- alder: 56 år
- sertifikat: Flygebevis for mikrofly kat. R1
- flygererfaring: Totaltid 20 timer, hvorav 3:20 timer på typen

Informasjonskilder: Samtale med fartøysjef, andre impliserte parter og HSLs egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

Fartøysjefen utførte en normal avgang fra bane 22 på Eggemoen med påfølgende sving til venstre. Etter få minutter merket fartøysjefen plutselig kraftige vibrasjoner i flyet av en slik karakter at han valgte å foreta en nødlanding. Under innflygingen i en svak høyresving, 50 meter før det planlagte nødlandingsstedet, traff flyet to 220V ledninger og en telefonledning. Flyet kuttet ledningene, falt rett ned under disse og sklei 10 meter ned en bratt skråning. Flyet ble liggende på gårdsplassen til Knestanggaten 105 totalhavarert. Fartøysjefen ble sendt til sykehus med skader.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Luftfartøyet var et mikrofly av typen Beaver Rx 650 med en Rotax 582 motor og en tobladet, rød-lakkert, laminert trepropell. Typen har "pusher" propell, er høyvinget og har plass til 2 personer i tandem konfigurasjon. Flytypen er videre utstyrt med fallskjerm som er dimensjonert til å ta ned både flyet og besetningen. Ca 250 meter før havaristedet ble et stykke nylonduk funnet. Duken hadde spor av rød-maling i form av striper. Dette er et "deksel" som sitter rundt vingen i overgangen mellom kroppen og vingen på høyre side, og som er festet med borrelås. Et tilsvarende "deksel" sitter også på venstre side, og disse kan løsnes for inspeksjon av vingeinnfestingen på pre-flight inspection. 100 meter før havaristedet ble en glassfiberbit funnet. Denne biten har sittet i overgangen mellom flykroppen og halebommen i et område som kan bli truffet av propellbiter som slynges ut. På havaristedet ble propellen funnet med ca 2/3 av det ene bladet borte. Det andre bladet var uskadet. HSL mener på bakgrunn av disse funn at det ovenfor nevnte "deksel" har vært festet utilstrekkelig og derfor falt av under flygingen. Nylonduken har så blitt ført inn i propellen av luftstrømmen. Dette førte til alvorlige skader på propellen slik at deler av denne ble slynget ut og skadet nærliggende glassfiberdeler. Uballansen i propellen førte til sterke vibrasjoner i flyet. Dette stemmer godt med fartøysjefens forklaring av at han mente vibrasjonene kom fra motor/propeller. Han vurderte at en nødlanding var å foretrekke framfor bruk av fallskjerm pga. lav flyhøyde. Som en følge av vibrasjonene og skadene falt den ovenfor nevnte glassfiberbiten av 100 meter før havariet.

Flyet ble sterkt skadet ved havariet. Særlig ble høyre vinge og cockpitseksjonen deformert og knust. De forholdsvis små skadene til fartøysjefen kan derfor tilskrives tykke klær og godt personlig verneutstyr.

TILRÅDINGER

Mikroflyseksjonen i NAK bør orientere sine medlemmer om den spesielle faren ved løse gjenstander kombinert med pusher propell, og vurdere om mulige forholdsregler kan iverksettes for å redusere denne faren.