

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 14/2000

Avgitt: 7. april 2000

Luftfartøy

-type og reg.: Reims/Cessna 172 N, LN-AST
-fabr. år: 1976
-motor: AVCO Lycoming O-320 H2AD

Dato og tidspunkt: 14. november 1999, kl. 1657

Hendelsessted: Bergen lufthavn Flesland

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, hard landing med etterfølgende setting ved siden av banen og påkjøring til rullebanen.

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: varierende 2 kt Skyer: få i 2 000 ft. Sikt: 10 km.

Temp./Duggp.: 4°C/0°C. QNH: 1021 hPa

Lysforhold: Skumring

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Liten skramme på kropp og bulk i høyre haleflate og høyderor

Andre skader: Skader på banelys

Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 29 år

-sertifikat: CPL-A

-flygererfaring: Totalt 275 flygetimer hvorav 131 timer på aktuell type

Informasjonskilder: Fartøysjefens/skolesjefens rapport på skjema "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (skjema nr. NE-0382) og samtale med fartøysjef.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen hadde utført landingsrunder på Stord Lufthavn med to elever. Etter avsluttet trening fløy de tilbake til Bergen. På grunn av stor rutetraffic måtte de vente 10-15 minutter på landingsklarering. Det var da blitt skumring. En av elevene fløy.

Under landingen feilbedømte eleven høyden og landingen ble hard. Flyet spratt opp i luften og eleven ga "full gass" i den hensikt å foreta en "Go around"-manøver. Flyet dreide imidlertid til venstre og ut fra rullebanen mens det ennå var i luften. På dette tidspunkt slapp eleven kontrollene. Instruktøren tok over, fikk flyet under kontroll og satte det ned på gresset ved siden av banen. Deretter og styrte han det inn på banen igjen. Under hendelsesforløpet traff flyet et banekantlys som spratt opp og lagde noen bulker i høyre haleflate og høyderor. Lyset berørte også lett skroget. Etter at flyet var takset til hangar, ble hendelsen meddelt kontrolltårnet.

Skolesjefen i klubben bemerker at dette igjen er et eksempel på at landingsfasen ved opplæring kan være kritisk og med små marginer. Han sier videre at hendelsen medfører at preventive virkemidler samt skolens rutiner/prosedyrer vil bli diskutert i klubben.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Instruktørens rolle er udiskutabel ved at han/hun som fartøysjef til enhver tid skal ha kontroll over flygingen. Særlig må instruktøren være på vakt under kritiske deler av flygingen, som i dette tilfellet hvor eleven skulle lande under lysforhold som han ikke syntes å mestre. Hvor langt man skal slippe en elev vil alltid være en vurderingssak. Det er viktig at eleven får bygget opp tillit til egne ferdigheter, men samtidig må ikke eleven slippes så langt at det oppstår større risiko enn eleven kan mestre. I dette tilfellet gikk det litt for langt. Kommisjonen mener likevel at situasjonen som oppsto i dette tilfellet må anses å være innenfor en operativ risiko man må leve med i en opplæringssituasjon.

Siden klubben synes å ha tatt hendelsen alvorlig og ønsker å bruke den for å finne forbedringer, anser HSL at problemområdet er sikkerhetsmessig ivarettatt.