

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 12/2002

Avgitt: 14. februar 2002

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type og reg.: Reims Cessna F172M, LN-BGM

-fabr. år: 1973

-motor: Lycoming O-320E2D

Dato og tidspunkt: 14. oktober 2001, kl. 1000

Hendelsessted: Rognan flyplass

Type hendelse: Luftfartshendelse, propellskade under taksing

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Kl. 1450: Skyet: Lettskyet 800 ft, delvis overskyet 1 500 ft.

Sikt: 5 km

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Propell skadet og knust bunnfairing sideror

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 55 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Total flygetid er ca. 370 timer hvorav 170 timer på aktuell type.

Informasjonskilder: Mo Flyklubbs "Rapport om Luftfartsulykke/-hendelse" (NE 0382), fartøysjefens "Rapport om driftforstyrrelse av teknisk/operativ art" (NE-353) og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

I dagene 12., 13. og 14. oktober 2001 leide fartøysjefen en Cessna, 172 LN-BGM, av Mo Flyklubb (MFK). Han er medlem av NAK, men ikke av klubben. Da flyet den 14. ble takset i nordenden av Rognan flyplass kom det ned i en eller flere kraftige dumper.

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.

Fartøysjefen merket ingen unormale forhold da dette hendte, men under den senere utvendige inspeksjonen før flygingen tilbake til Røssvoll ved Mo i Rana ble det oppdaget propellskader. Det ble da registrert at propellen hadde vært ned i bakken, og det var skader på begge propellspisser. Fartøysjefen anser at årsaken til ujevnhetene på banen var at et besøkende tivoli hadde laget groper i rullebanens nordre ende.

Fartøysjefen utførte før flygingen sydover til Røssvoll en motorkontroll med magnetsjekk. Ingen vibrasjoner ble registrert.

Fartøysjefen gjennomførte etter dette en VFR-flyging sydover til Røssvoll flyplass ved Mo i Rana uten anmerkninger. Etter landing der, kl. 1514, ble hendelsen rapportert til en representant fra Mo Flyklubb. Rapporten ble ikke forskriftsmessig levert.

Fartøysjefen skriver blant annet i sin rapport:

”at det kan sikkert diskuteres om flyet skulle vært transportert til Røssvoll. Som fartøysjef vurderte jeg dette annerledes.”

Mo flyklubb anfører i sin rapport:

1. Skader påført LN-BGM ikke anført i Reisedagbok.
2. Fløyet fra Rognan til Mo i Rana med et ikke luftdyktig fly under marginale værforhold.
3. Teknisk leder MFK ikke underrettet etter skaden.
4. Reisedagbok ikke iført korrekt bensinmengde.”

Flyklubbens tekniske leder sier i en telefonsamtale med HSL at de var noe skuffet over at hendelsen ikke ble rapportert i følge klubbens forskrifter.

Det siteres fra klubbens regelverk:

”Dersom uhellet er ute:
Avhengig av arten og omfanget av

1. ulykke, uhell
2. næruhell
3. hendelser
4. tekniske feil, driftforstyrrelser

kontakt, ring:

LV (LT?, HSL anm.), Politi, flyklubbens flytryggingleder, flyklubbens tekniske leder.

Eksempler på punktene ovenfor:

6 punkter hvor den siste lyder: ”uhell under taksing”.

I klubbens instruks for bruk av motorfly står det blant annet:

- 1.3. Reisedagbok skal føres umiddelbart etter flyging
- 1.4. Eventuelle feil eller mangler ved flyet skal føres inn i reisedagboken og meldes teknisk sjef snarest mulig”.

Propellen ble senere sendt til et propellverksted. En representant fra verkstedet uttaler til HSL på forespørsel:

”Propellen i den stand den var i, da verkstedet mottok den, var ikke til å fly med.”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL registrerer at det er forskjellige oppfatninger av alvorsgraden av skaden på propellen. Fartøysjefen observerte skaden på Rognan og foretok en motorkontroll der han ikke observerte noen vibrasjoner. Etter dette utførte han alene en flyging av ca. en halv times varighet. Etter landing synes det som om han ikke fulgte klubbens regler med hensyn til rapportering.

HSL anser at det må være opp til teknisk ekspertise å bedømme hvor vidt en propellskade fører til at flyet er luftdyktig eller ikke. For øvrig henviser HSL til BSL D 3-1 pkt. 4.3 g). Videre mener HSL at det av flysikkerhetsmessige grunner er viktig at medlemmene følger de nedlagte regler for klubbflyging.

Klubben bør oppdatere sitt regelverk når det gjelder varsling og rapportering, ref. ny BSL A 1-3.

HSL er i ettertid blitt informert om at skadene i nordenden av banen på Rognan er utbedret.

VEDLEGG

Foto av den ene propellspissen.

Propellspiss LN-BGM

