

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 07.11.2006
SL Rapport: 27/2006

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: PA-28-161, LN-BGQ
- Produksjonsår: 1981
- Motor(er): Lycoming O-320-D3G

Dato og tidspunkt:

3. oktober 2002 kl.1120

Hendelsessted:

Europavei 39 ved Ørsta-Volda lufthavn Hovden i Møre og Romsdal

Type hendelse:

Alvorlig luftfartshendelse, nødlanding etter tap av motorkraft

Type flyging:

Privat (klubb)

Værforhold:

Vindstille, CAVOK, Temp./duggpkt.: 6 °C / 5 °C

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Antall om bord:

2

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Mindre på høyre vinge etter kontakt med bil

Andre skader:

Mindre ripe i takstativ på bil

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 27 år
- Sertifikat: PPL-A (Østerrike)
- Flygererfaring: Totalt 95 flytimer, hvorav 10 flytimer siste 90 dager

Informasjonskilder:

”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse (NF0382)”, samt SHTs egne undersøkelser

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen er østerriksk statsborger som var på besøk i Norge. Den lokale flyklubben, Vigra Aeroklubb, opererte flyet og et medlem av klubben leide flyet for denne flygingen. Dette medlemmet, som også innehar privatflygersertifikat, ble med på flygingen som passasjer. Flygingen

startet fra Ålesund lufthavn Vigra (ENAL) kl. 1035 og var planlagt til Ørsta-Volda lufthavn Hovden (ENOV). Hovden ligger 74 m.o.h. (243 ft). Europavei E39 løper parallelt med rullebanen. Passasjeren (flyklubbmedlemmet) og fartøysjefen utførte den daglige inspeksjonen (DI) sammen. Flyklubbmedlemmet verifiserte ikke fartøysjefens ytterligere kjennskap til flyet og norske flygeforhold før flygingen. Det ble dermed ikke foretatt noen form for sjekkflyging eller annet.

Avgang og ”en route” delen av flygingen foregikk på normal måte og passasjeren, som hadde ca 750 flytimer på dette flyet, opplevde fartøysjefen som en kompetent flyer. På finalen til Hovden, bane 24, gjorde fartøysjefen drivstoffblandingen (mixture) rikere ved å skyve mixture velgeren inn samtidig som han satte flaps for landing. Det ble ikke benyttet ”before landing check list”. Passasjeren gjorde fartøysjefen oppmerksom på forgasservarmen og denne ble satt på. Om lag 10 sekunder seinere sluttet motoren å levere effekt. Både fartøysjef og passasjer sjekket magnetene, at forgasservarme var satt på, at det var drivstoff på tankene og at drivstoffvelgeren var satt i riktig posisjon. Det ble ikke funnet noen avvik. Flyet var på dette tidspunktet i lav høyde og hastigheten var nær steile-hastighet. Fartøysjefen valgte derfor å lande på europaveien (E39) i stedet for å forsøke å nå flyplassen. Landingen forløp normalt, men umiddelbart før hjulene tok bakken berørte høyre vingen taket på en bil. Bilen kjørte i samme retning som flyet og berøringen ble derfor myk med minimal skade på fly og bil. Flyet fortsatte landingen og landet framfor bilen uten videre problemer.

Landingen ble utført i stigende terreng på et sted hvor veien har dobbel veibredde i landingsretningen

Kl. 1119, på kort finale, erklærte fartøysjefen MAYDAY og motorproblem. Kort tid etter mistet personellet i tårnet øyekontakt med flyet før de deretter så det komme rullende på europaveien.

Brann og redningstjenesten ved flyplassen rykket ut og ankom flyet kort tid etter landingen.

Umiddelbart etter landingen ble det observert at væske rant ut fra bunnen av motordekslet i nærheten av neshjulet. Passasjeren oppdaget deretter at drivstoffblandingen ikke var satt til ”full rik” (mixturevelgeren helt inne), men at mixturevelgeren stod om lag 1/3 ut.

Flyet ble tauet inn på flyplassen og der ble motoren startet. Motoren oppførte seg normalt og gikk reint uten feilslag. Dagen etter ulykken ankom en flytekniker for å undersøke skadene (ripe og en mindre bulk) på vingen og for å kontrollere motoren. Ved prøvekjøring av motoren ble det observert at utsiden av forgasseren rimet, selv på bakken. Det ble ikke funnet feil ved motoren. Flyet ble erklært luftdyktig og fløyet tilbake til hjemmebasen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen anser at fartøysjefen tok en korrekt avgjørelse da han valgte å lande på veien framfor å forsøke å nå flyplassen. På den annen side bidro han selv til at motoren stanset ved ikke å benytte korrekt prosedyre for justering av drivstoffblanding og bruk av forgasservarme.

Normal prosedyre vil være å gjøre blandingen rik ved å skyve blandingsvelgeren (mixture) helt inn (gjøre blandingen så rik som mulig) og sette på forgasservarme før motorkraft blir redusert. Spesielt viktig er det å benytte forgasservarme på dager med høy luftfuktighet og liten separasjon mellom luft- og duggpunkt temperatur, som på den aktuelle dagen. For mager blanding i forhold til lufttrykk kan gjøre at motoren stanser, men dette bidrar ikke til ising i forgasser, snarere tvert om.

SHT har fått undersøkt innsiden av motordeksel og utelukker olje eller drivstofflekkasjer. Væsken som ble observert å renne ut på undersiden av dekslet kort tid etter landing var mest sannsynlig vann fra is som smeltet. Det er derfor stor sannsynlighet for at dannelse av is hadde startet innen forgasservarmen ble satt på. Forgasservarmen er overskuddsvarme fra motorens avgasser og denne er mindre effektiv under innflyging med redusert motorkraft. Da fartøysjefen ble gjort oppmerksom på forgasservarmen var det følgelig for seint å sette den på og motoren sluttet å levere effekt kort tid etterpå. Om motoren stanset pga. ising eller fordi drivstoffblandingen var for mager er vanskelig å avgjøre med sikkerhet, men begge mulighetene var til stede og begge kunne hver for seg ha medført at motoren stanset.

SHT har blitt informert om at den østerrikske fartøysjefen er vant til å operere på flyplasser som ligger langt høyere over havet enn Hovden. I høyder på om lag 3000 fot er det vanlig å benytte en magrere drivstoffblanding ved landing og avgang. Likeledes er flyene i Østerrike utstyrt med en isingsindikator for å informere om når forgasservarme skal settes på. Forgasservarme benyttes kun når indikatoren tilsier dette.

Uansett hva man måtte være vant med eller trent for, skal sjekklister benyttes. I dette tilfellet ble ikke "before landing check list" benyttet.

Vigra flyklubb har som normalprosedyre at nye leietakere av klubbens fly skal gjennomgå en utvidet daglig inspeksjon sammen med teknisk leder. Det kreves ikke, som hos mange andre klubber, en sjekkflyging så lenge leietaker har gyldig typeutsjekk og flysertifikat. Ved denne hendelsen ble flyet leid av et klubbmedlem som var vel vant med flyet og som igjen leide det ut til fartøysjefen. Den utvidede DI ble ikke utført iht. klubbens normalrutiner. Klubbens leder mener at det ikke er noe problem med de reglene klubben i dag benytter og at rutineglippen skyldes en misforståelse mellom et klubbmedlem (han som leide flyet) og klubben.

SHT er av den oppfatning at praksisen med å foreta en sjekkflyging med alle nye brukere er å foretrekke og dette kanskje ville ha henledet oppmerksomheten på korrekt bruk av motorkontroller og bruk av sjekklister. Dette ville også ha redusert faren for forvekslinger ved bruk av i utgangspunktet like fly, men med ulik instrumentering.