

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 24/2000

Avgitt: 26.05.2000

Luftfartøy

-type og reg.: Beech BE 200, LN-MOI

-fabr. år: 1993

-motorer: 2 Pratt & Whitney PT6A-42

Radiokallesignal: LTR 33

Dato og tidspunkt: 27. januar 2000, kl. 0021

Hendelsessted: Rullebane 01, Tromsø lufthavn Langnes

Type hendelse: Luftfartshendelse. Under avgangen, indikasjon på dobbel "flame out", etterfulgt av landing på avgangsbanen

Type flyging: Ervervsmessig, luftambulanse

Værforhold: Vind: 320° 20 kt, noe variabel. Sikt: ca. 8 000 m. Vær: Snøbyger i området. Vertikal sikt: 1 000 ft. QNH: 990 hPa

Lysforhold: Mørke

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR

Antall om bord: 3, to flygere og en sykepleier

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 47 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: Total flygetid 9 073 timer hvorav 1 980 på aktuell type

Informasjonskilder: Fartøysjefens "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" NE-0382, selskapets "Occurrence Report" med "Rapport-oppfølgning", rapport fra vakthavende flygeleder med div. vedlegg og HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Vakthavende flygeleder rapporterte at like etter avgang på bane 01, og etter at LN-MOI hadde nådd en høyde av ca. 3-400 ft, startet maskinen en rask nedstigning og landet på de siste 400 m av banen. Flygelederen opplevde at flyet hadde tydelige problemer og utløste crash-alarmer. I den etterfølgende kommunikasjon med besetningen ble han orientert om at de hadde opplevd å få "bortimot flame-out på begge motorene, men at de hadde greid å få ut hjulene igjen, og at landingen gikk greit". Etter landingen fungerte begge motorene normalt, og det ble takset inn til parkering. Oppdraget ble kansellert.

Fartøysjefen rapporterer: Etter "take-off", i det hjulene ble tatt opp, falt power på venstre motor til "flight idle". Dette ble opplevd som en "flame out". I det besetningen skulle til å iverksette en nødprosedyre for denne situasjonen, følte det som også høyre motor var i ferd med å "flame out". Fartøysjefen tok en rask beslutning på å lande rett frem øyeblikkelig da han anså at det var gjenværende rullebane tilgjengelig for dette. Landing ble gjennomført uten problem.

Etter at flyet kom tilbake til parkeringsplassen ble motorprøve utført. Det var ingen indikasjoner på at noe var unormalt. Besetningens konklusjon på hendelsen var at styrmannen ufrivillig hadde kommet bort i "Power lever" (P/L) på venstre motor i det han valgte "gear up", slik at denne hadde gått tilbake til "Flight idle" posisjon. Følelsen av at høyre motor også var i ferd med å legge av, kan begrunnes med at det samme var i ferd med å skje med denne motorens P/L".

I "Hold item list" var det en anmerkning: "Friction knob seems to be worn on P/L". Dette var besetningen oppmerksom på. Fartøysjefen antyder i etterhånd at enten har friksjons-skruene ikke vært ordentlig tilskrudd eller så er skaden på dem så vidt merkbar at dette kan ha vært årsaken til at håndtakene gikk bakover. Selskapets flygesjef informerte HSL at P/L er fjærbelastet mot "Flight idle" posisjonen. Dersom disse ikke holdes manuelt, vil disse når friksjonen ikke er i orden, kunne gå mot "Flight idle".

HSL har på anmodning fått tilsendt S.O.P. 3-1-5 – Beech BE 200 Normal Procedures, TAKEOFF:

"Static takeoff: LP will keep his hand on top of the power levers, and RP on the lower part of the power levers. PF will apply brakes, and advance the power levers to approximately 1800 trq. PNF will on request from PF set predetermined torque (2000 or 2230 trq), and adjust PL during takeoff and initial climb out. After power is set, PF will release brakes.

These procedures allows the PF to have his attention outside the aircraft, while the PNF observes the instruments and indications, and informes of all abnormal indications from instruments, warning panels, engines or aircraft systems"

Selskapet skriver i sin ”Rapportoppfølging”:

”Friksjonssystemet i Throttle quadrant systemet er rensset, smurt og justert ved basen i Tromsø 27.01. Testflight utført uten anmerkninger.”

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det kan i utgangspunktet ikke være akseptabelt at friksjonen på ”Power levers” er så dårlig at slikt kan hende i en kritisk fase av flygingen. HSL mener at justeringen av ”Thottle quadrant”-systemet burde ha vært utført av selskapets tekniske avdeling før flygingen.

Den innøvde normale prosedyre for avgang tilsier at PNF, flystyrmannen i dette tilfellet, skulle sette og overvåke den endelige ”Power setting” under avgangen og utflygingen. Selv om det i et kort øyeblikk var nødvendig å fjerne venstre hånd for å løfte understellshåndtaket, er det vanskelig å forstå at PNF ikke rutinemessig, i neste øyeblikk kom tilbake på ”Power levers”, og fikk justert disse til sin korrekte posisjon dersom disse var kommet ut av det rette leie.

Det er også svært nærliggende å spørre om både PF og PNF burde ha sjekket posisjonen på ”Power levers” før de går til et så drastisk skritt som å lande på den gjenværende rullebanen. Konsekvensene kunne ha blitt alvorlige dersom rullebanen hadde vært for kort og/eller om understellet ikke hadde rukket å komme ned og bli låst.