

RAPPORT

Postboks 213, 2002 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 31/2002
Avgitt: 16. juli 2002

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

Luftfartøy

-type og reg: Cessna 177RG, LN-MTD
-fabr. år: 1976
-motor: Lycoming IO-360-A1B6D
Dato og tidspunkt: 11. september 2001, kl. 1823
Hendelsessted: Elverum flyplass Starmoen, ENHN
Type hendelse: Luftfartsulykke, kollisjon med trær
Type flyging: Privat (klubb)
Værforhold: Vind: 350° 5 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få skyer i 2 500 ft, spredte skyer i 10 000 ft. Temperatur: 15 °C. Duggpunkt: 7 °C. QNH: 1007 hPa.
Lysforhold: Dagslys, motlys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR
Antall om bord: 1+3
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Bulker i venstre haleparti og høyre stabilisator.
Fartøysjefen:
-kjønn,alder: Mann, 31 år
-sertifikat: CPL-A
-flygererfaring: Total flytid 884 timer, derav 464 timer på enmotors, hvorav 16 timer på type. Totalt enmotors siste 90 dager 25 timer, siste 30 dager 11 timer og siste 3 dager 4 timer. Antall landinger siste 90 dager var 98.
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport om luftfartsulykke med div. vedlegg (NE 0382), rapport fra Politiet Østerdal politidistrikt og HSLs undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygingen var en klubbflyging, kombinert som instrumenttrening for fartøysjefen som var instruktør på denne flygingen, og typeutsjekk for eleven som var innehaver av PPL-A.

Flygingen var fra Bergen lufthavn Flesland (ENBR) til Elverum flyplass Starmoen (ENHN). Under innflyging mot Starmoen ble IFR flygeplan kansellert av fartøysjefen og kontrollen overlatt til eleven som skulle utføre landingen.

Eleven fløy via sjekkpunktet Jømna syd for Starmoen. Derfra satte eleven seg opp for en direkte innflyging mot rullebane 33 i samråd med fartøysjefen. LN-MTD fulgte dermed ikke den foreskrevne innflygingen for Starmoen som står i Jeppesen, der det forutsettes at motorfly flyr høyre medvinds- og baselegg til bane 33.

Under innflygingen skulle eleven sette ut 20° flaps. Flaps velges med en bryter som settes i faste stillinger ("detents"). Instruktøren så ut på vingen og observerte at flaps ikke var kommet ut. Han kommenterte dette til eleven som da rettet oppmerksomheten inn i cockpit for å operere flapsbryter på nytt. Ved andre gangs forsøk kom flapsen ut og eleven fortsatte innflygingen mot rullebane 33. Under problemene med å sette ut flaps tillot eleven flyet å komme lavere enn planlagt. Under innflygingen sto solen lavt i vest. Dette ga motlys, noe som kompliserte høyde- og avstandsbedømmelsen.

Ved passering av noen trær som står i forlengelsen av rullebane 15 (foran baneterskel 33), hørtes noen dunk i flyet. Fartøysjefen trodde at dette kom av at hjulene hadde kommet borti trærne. Etter landing viste det seg at høyre haleflate var skadet og det var en bulk i venstre side av halepartiet. Ref. Bilag 3.

Rullebane 33 har innskutt terskel pga. hinder i innflygingen. Ref. Bilag 2.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL vurderer det som tilfeldig at denne ulykken ikke fikk større omfang. Dersom flyet hadde vært litt lavere kunne haleflaten blitt revet av.

HSL anser at de avgjørende årsaksfaktorene i hendelsesforløpet var at instruktøren tillot en elev (under typeutsjekk) å fly et ukjent fly inn til en ukjent flyplass under ugunstige forhold (motlys). Videre unnlot instruktøren å rettlede eleven til å følge den publiserte innflygingsprosedyren som er forutsatt å flys via en medvindslegg øst for plassen. Ref. Bilag 1. Hensikten med denne innflygingsprosedyren er bl.a. å observere annen trafikk rundt og på plassen og sikre riktige høyder på medvinds- og baselegg. I det aktuelle tilfellet ville den foreskrevne innflygingsprosedyren ha tillatt flygerne å observere trærne fra nordvest og i medlys (fra medvindsleggen nord-øst for plassen). Eleven ville da ha kunnet fløyet en standard medvindslegg, baselegg og finale som ville ha gitt eleven god oversikt over plassen, rullebanen og innflygingsforholdene.

En annen faktor som kan ha hatt betydning for hendelsen, er at rullebane 33 har innskutt terskel pga. hinder i innflygingen. Dersom flygerne siktet mot begynnelsen av asfaltkanten i stedet for mot den innskutte terskelen, kan flyet ha kommet for lavt ift. hinder.

HSL anser det som godt flygerskjønn og en del av navigasjonsplanleggingen, å studere innflygingsforholdene på bestemmelsesstedet. Dette er enda viktigere ved en elevflyging, og spesielt dersom det er en flyplass som en ikke opererer ved til daglig.

HSL vurderer det også som godt flygerskjønn å alltid fly en full landingsrunde ved ukontrollerte flyplasser, nettopp for å få full oversikt over flyplassområdet, hindere og trafikk på bakken og i luften.

Bilag 1-3

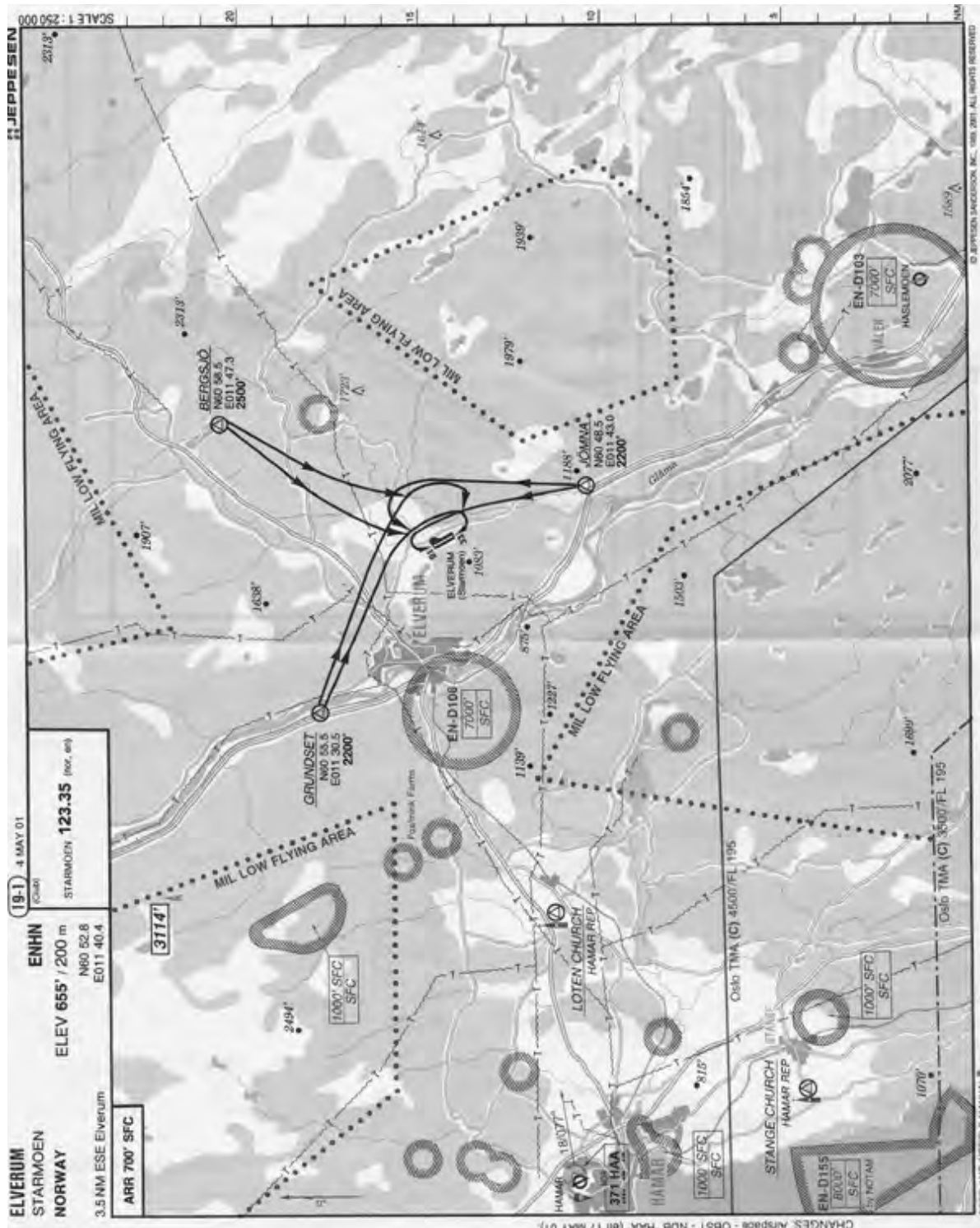


Figure 1. LN-MTD Innflygingskart for Elverum flyplass Starmoen ENHN

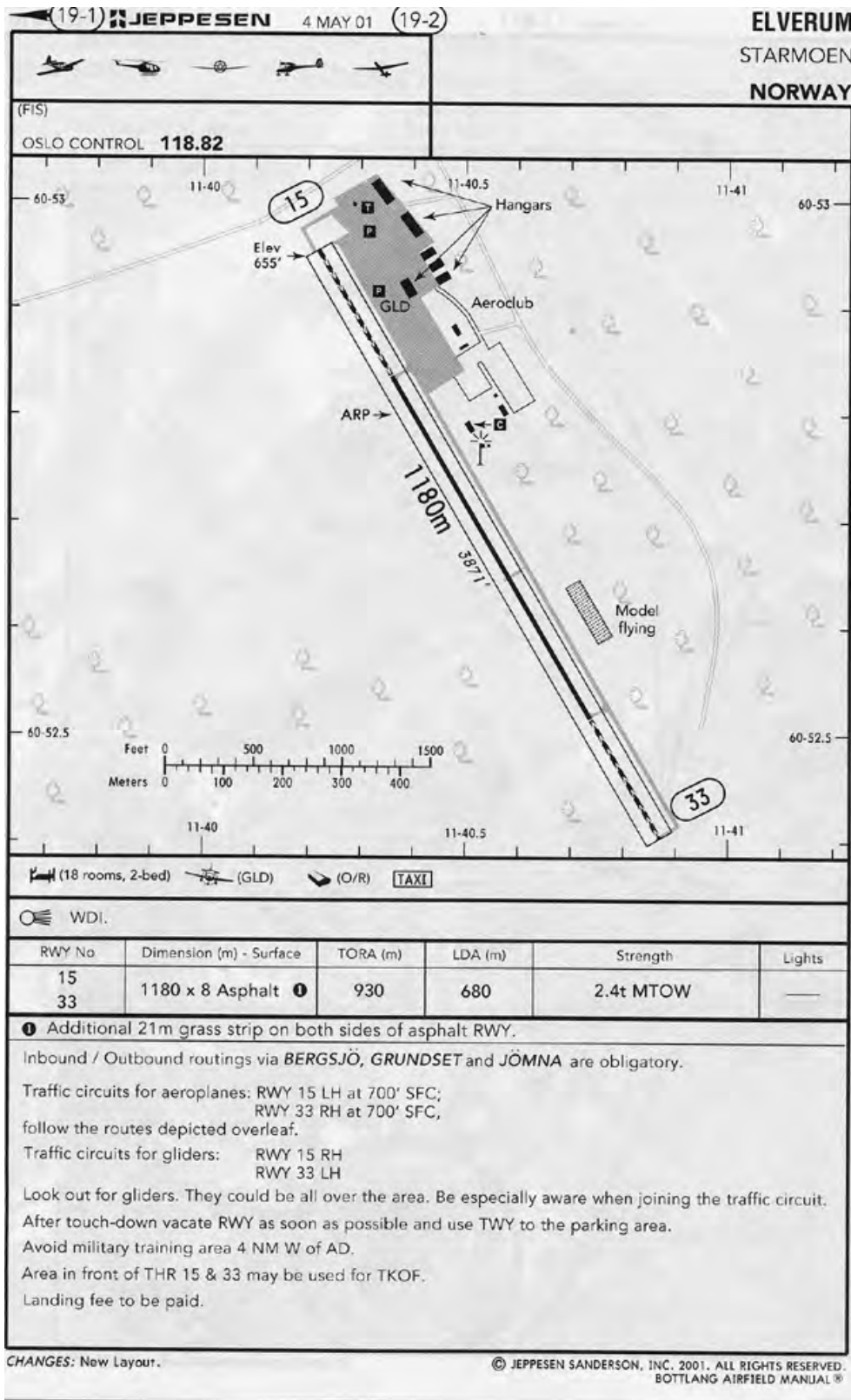


Figure 2. LN-MTD Innskutt terskel Starmoen flyplass



Figure 3. LN-MTD Skader på høyre stabilisator