

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 9/2001

Avgitt: 27. februar 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA28-181, Archer II, LN-NAH

-fabr. år: 1976

-motor: Lycoming O-360, 180 HK

Dato og tidspunkt: 17. juni 2000, kl. 1650

Hendelsessted: Narvik Lufthavn Framnes, ENNK

Type hendelse: Luftfartsulykke. Etter landing på våt asfaltbane fortsatte flyet ut av banen og kolliderte med et gjerde

Type flyging: Privat/klubb

Værforhold: Delvis skyet med regnbyger, vind fra nordvest ca. 5 - 10 kt og god sikt

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: Tre personer

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skade på flyets vinger, nesehjul og propell

Andre skader: Skade på 14 meter flyplassgjerde og et banelys

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 38 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Antall timer: Totalt 86, siste 90 dager: 7, siste 30 dager: 2

Informasjonskilder: Rapporter fra fartøysjefen, Luftfartsverket Region Ofoten, Narvik Politidistrikt og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flyet tok av fra Narvik Lufthavn Framnes, ENNK, kl. 1620 med fartøysjefen og to andre personer ombord for en lokal flytur planlagt til å ta 30 minutter.

Fartøysjefen hadde gjort sine forberedelser før flyging på vanlig måte og flygingen forløp normalt etter planen helt frem til landing kl. 1650 på bane 03.

Fartøysjefen opplyste at landingsrunde og innflyging ble fløyet på vanlig måte, men at han feilberegnet innflygingen og landingen ble derfor gjort lengere inne på banen enn normalt. Det er ikke mulig i ettertid å fastslå nøyaktig hvor langt inne på banen flyet satte seg.

Banen var dekket av et vannsjikt etter en regnbyge og fartøysjefen fikk ikke den hastighetsreduksjon ved bruk av flyets bremses som han hadde forventet. Han så at han ikke ville klare å stoppe flyet på banen og valgte da å styre flyet ut av banen på høyre side like før baneenden.

Flyet forlot banen og rullet ca. 30 m over gresset før det traff et gjerde med høyre vinge. Det ble deretter slått rundt sideveis i en piruett mot høyre og traff så gjerde med propell, motor og venstre vingetipp før det stoppet (se bilder vedlegg 1 og 2).

Flyet fikk skader på begge vinger, propell, motordeksler og nesehjul ved kontakt med gjerdet.

Flyet hadde fulle tanker med drivstoff, 180 l ved avgang. Etter landing hadde flyet ca. 165 l i tankene. Det oppsto ikke drivstofflekkasje i forbindelse med ulykken.

Værforholdene var variable med kortvarige til dels kraftige regnbyger i området, men dette gav ingen problemer for flygingen før selve landingen.

Asfaltbanen på Framnes er 990 m lang. Bane 03 har en tilgjengelig landingsdistanse (LDA) på 770 m.

Ingen tekniske feil ble registret på flyet i forbindelse med flygingen.

Flyets vekt og ballanse var innenfor begrensningene i henhold til flyets håndbok.

Fartøysjefen hadde gyldige sertifikater og formelle kvalifikasjoner for å utføre den planlagte flyging.

Fartøysjefens erfaringsnivå må betegnes som lavt. Han har hatt PPL i nesten 5 år og fløyet ca. 10 timer pr. år i gjennomsnitt etter at han avla sertifikatprøve.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

På bakgrunn av fartøysjefens lave erfaringsnivå og det lave antall timer han har fløyet over en periode på 5 år, kan HSL forstå at fartøysjefen feilberegnet landingen og landet langt inne på banen.

Bane 03 har en LDA på 770 m og gir derfor normalt stor margin for feilberegninger med fly av denne type uten at det får alvorlige konsekvenser.

Nøyaktig kontroll med landingspunktet er av avgjørende betydning spesielt på glatte og våte baner og en avbrutt landing med etterfølgende ny landingsrunde og landing ville ha vært den riktige handling av fartøysjefen i dette tilfelle. Erfaringer fra alle deler av luftfarten

viser at dersom innflyging og landing skal avbrytes tidlig nok til å forhindre uhell må dette momentet legges inn i planleggingen før landing. Klare grenser for akseptable avvik fra normalen må defineres og selve avbruddsproseduren må repeteres mentalt.

Under utrulling ble fartøysjefen klar over at flyet ikke tapte fart under oppbremsingen så raskt som han hadde forventet. Vannsjiktet på asfaltbanen kan ha gitt redusert bremseeffekt selv om flyets bremseser fungerte normalt. Fartøysjefen ble raskt satt i en situasjon hvor stopp på den tilgjengelige bane ikke lenger var mulig.

Da fartøysjefen ble klar over sitt problem med oppbremsingen var den gjenværende banelengde ikke tilstrekkelig til sikkert å avbryte landingen for så å gjøre en ny avgang. For å unngå å komme ut i et ulendt område i banens forlengelse valgte han å styre flyet ut av banen på høyre side slik at det stoppet etter å ha kollidert med et gjerde (se vedlegg 1 og 2).

Spor på banen og gresset (se bilder vedlegg 1), viser at flyets bremseser virket normalt da flyet forlot banen. Det er ingenting som tyder på at det har vært tekniske feil ved flyets bremseser under landingen. Det lar seg ikke gjøre å fastsette flyets hastighet da det forlot banen nøyaktig men flyets skademønster tyder på lav hastighet da det traff gjerdet.

HSL finner fartøysjefens handlingsmønster, etter at han hadde kommet i en kritisk situasjon, rasjonelt og fornuftig. Det kan ha medvirket til at det i dette tilfellet bare oppsto materielle skader.

HSL vil bemerke at diskusjoner i det norske flymiljø om glatte rullebaner naturlig nok vil konsentrere seg om vinteroperasjoner. Sommerføre med våte asfaltbaner blir ikke alltid gitt tilstrekkelig oppmerksomhet og de problemer dette medfører er derfor ikke godt nok kjent av alle flygere.



