

RAPPORT

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 03/2000

Avgitt: 21.01.2000

Luftfartøy

-type og reg.: Piper Aircraft Corporation PA-25-235, Pawnee, LN-NTH

-fabr. år: 1968

-motor: AVCO Lycoming O-540

Dato og tidspunkt: 5. september 1999, kl. 1555

Hendelsessted: Fagerhaug flyplass Oppdal, Sør-Trøndelag

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, "groundloop" og avkjøring av rullebanen ved landing

Type flyging: Privat (Klubb)

Værforhold: Vind: mindre enn 5 kt. Sikt: mer enn 10 km. Ingen skyer.
Temperatur: 25°C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Propell, halehjul, inntrykket punkt på venstre vinge, venstre vingetipp

Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 38 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 262 timer flygetid på forskjellige flytyper, flere av dem med halehjul

Informasjonskilder: Fartøysjefens "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse"
NE-0382 med bilag og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

PA-25-235 er en enseter. Etter en grundig teknisk- og flyoperativ gjennomgang med instruktør var fartøysjefen klar for en utsjekksflyging. Værforholdene var gode, det var ingen skyer og lite vind. Etter avgangssjekk tok fartøysjefen av, og steg til ca. 2 000 ft.

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.

Deretter gjennomgikk han en serie øvelser for å bli kjent med flyet. Blant annet utførte han en serie steilinger, med og uten flap, med og uten motor, rett frem og i sving. Fartøysjefen følte seg trygg og komfortabel på operasjonen av flyet. Han informerte deretter instruktøren om at han var klar for landing.

Stabilisert på finalen hadde flyet 80 mph, motoren var på tomgang og flaps var satt på 1. hakk. Dette var i samsvar med operativ utsjekk. Fartøysjefen roterte flyet og satte det i en 3 punkts landing. Flyet gjorde et lite hopp og satte seg på nytt i 3 punkts stilling. Fartøysjefen skriver i sin rapport at han følte at han hadde full kontroll og at han var tilfreds med landingen.

Under utrullingene begynte flyet å skjære svakt ut til venstre, og fartøysjefen korrigerer ved å gi høyre sideror. Flyet trakk så over til høyre i en stadig krappere sving. Fartøysjefen klarte ikke å korrigere tilbake med venstre sideror. Ved hjelp av bremsene ble hastigheten redusert, men flyet forlot banen og kolliderte med en trestolpe før det trillet ned i en grop.

Fartøysjefen anser at årsaken til at flyet skar ut var for sen og for lite bruk av differensiert oppbremsing. Han sier også i et høringssvar til denne bulletinen at en medvirkende årsak var at korreksjonen til høyre ble for krapp fordi venstre hjul rullet på grus mens høyre hjul var på asfalt under oppbremsingen.

I en kommentar til den samme høyresvingen skriver instruktøren: "Venstre brems ble ikke brukt når venstre sideror var "brukt opp" ". Det er ingen uenighet mellom eleven (fartøysjefen) og instruktøren om forståelsen av hvorfor retningskontrollen ble tapt under utrullingene.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fly med halehjul er ustabile under landing, avgang og manøvrering på bakken. Fartøysjefen må derfor være aktpågivende og "fly" flyet helt til det er nede i gangfart.

HSL antar at fartøysjefen mistet kontrollen over flyet da det kom for langt til venstre fordi det ble overkorrigert i mulig kombinasjon med skjev bremsevirkning. Den påfølgende høyresvingen ble ikke korrigert raskt nok.

Ved bremsing hvor hjulene har forskjellig friksjon grunnet banens beskaffenhet kreves ekstra aktpågivenhet med differensiert bremsing, slik at ikke retningskontrollen mistes.

