

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 65/2000

Avgitt: 23. oktober 2000

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Lancair 320, LN-SHA
-fabr. år:	1998
-motor:	Lycoming O-320
Dato og tidspunkt:	4. juli 2000, kl. 2214
Hendelsessted:	Bergen lufthavn Flesland, rullebane 35
Type hendelse:	Luftfartsulykke, avkjøring på siden av banen under landing
Type flyging:	Privat
Værforhold:	Vindstille. Sikt: Mer enn 10 km. Ingen skyer. Temperatur: 15 °C. QNH 1007 hPa
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall om bord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Propellblad og høyre vinge og balanseror skadet
Andre skader	2 stk. banelys overkjørt
Fartøysjefen	
-kjønn/alder:	Mann, 65 år
-sertifikat:	PPL-A
-flygererfaring:	459 timer total flygetid hvorav 11:10 på aktuell type
Informasjonskilder:	Fartøysjefens "Rapport om Luftfartsulykke/-hendelse (NE-0382), utdrag fra vaktjournal Flesland kontrolltårn, og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Dette er et luftfartøy som kommer inn under bestemmelsene i BSL 5-2 "Amatørbygging av luftfartøy". Luftdyktighetsbevis utstedes i eksperiment klassen. Flyet er i prøveflygingsperioden på 50 timer for godkjenning.

Fartøysjefen skriver i sin rapport:

Etter en treningstur til Herdla-Fedje-området med retur til ENBR via Haganes ble han klarert for landing bane 35. Det ble utført en normal innflyging med hastighet ca. 100 mph og flaps var satt til 30°. Over baneterskelen ble hastigheten redusert til 80 mph og før utflatingen ble flaps satt til full, 45°. Gasshåndtaket var ikke trukket helt tilbake så det var noe motoreffekt tilgjengelig. Ved utflatingen ble nesene høy, og det ble vanskelig å bedømme avstanden til banekanten. Flyet trakk ut mot venstre, helt utenfor banen, til tross for fullt høyre sideror. Propellen og høyre vinge kom bort i 2 banekantlys på vestsiden. Flyet satte seg til slutt på venstre side av senterlinjen og rullet ut til exit D hvor motoren ble stanset.

Fartøysjefens mening om årsaken er at pga. høy nese på flyet var det vanskelig å bedømme flyets posisjon i forhold til senterlinjen/banekanten like før landing. Utilstrekkelig støtte med motorpådrag gjorde at avdriften til venstre ikke ble stanset i tide.

Under en samtale med HSL antydte fartøysjefen at det kanskje kunne være noe som ikke var helt riktig med flyets symmetri.

Luftfartstilsynet skriver i et hørings svar at det ved denne luftfartsulykken er avdekket at fartøysjefen ikke hadde innført aktuell type og individ i rettighetsbeviset, og at han etter deres syn således manglet formell sertifikatrettighet på flyet. HSL har også mottatt kopi av flygetillatelsen for LN-SHA hvor oppnevningen av prøveflygere er gitt. I punktene 2.3, 2.4 og 2.5 står det følgende: Fartøysjefen skal være innehaver av gyldig norsk flysertifikat med relevant kategori/klasse rettighet og typerettighet på individ. Før flyging med dette individ finner sted, skal rettighetsbevis utstedes av Luftfartsverket. (LT? HSL anm.) Typerettighet på individ skal også dokumenteres av Luftfartsverket i rettighetsbeviset til sertifikatet, jfr. BSL c 2-1 pkt. 3-5, etter mottak av skjema NE-0433. HSL har også mottatt informasjon om at systemet omkring typerettighet og rettighetsbevis for eksperimentklasse er under utredning.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL mener at endring av flapssetting under utflatingen er en uheldig prosedyre. HSL anser at med en stabilisert innflyging med korrekt hastighet og den endelige flapssetting (45°) satt tidlig, ville problemet med flyets posisjon i forhold til senterlinjen være avhjulpet.

HSL stiller spørsmål ved at det ikke var mulig ved de aktuelle værforhold (= vindstille) med fulle siderorsutslag å korrigere landingen inn på senterlinjen. HSL anser at det skulle være en selvfølge at korrekt bruk av sideror skulle forhindre denne type avkjøring. Dette kan tyde på at det var feil ved flyets flygekontroller eller geometri. HSL finner likevel en slik forklaring lite sannsynlig da slike problemer ikke har blitt oppdaget av andre som har fløyet flyet under prøveperioden.

Med hensyn til uklare krav til rettigheter for å føre luftfartøyet viser HSL til de to tilrådingene som ble gitt i "Rapport om luftfartsulykke med Sea Hawker LN-RIC" 02/99:

- 4.1 HSL tilrår at Luftfartsverket (nå LT) foretar en vurdering av BSL C med henblikk på de krav som stilles for å kunne føre fly/helikopter sertifisert med luftdyktighetsbevis i eksperimentklassen.
- 4.2 HSL tilrår at Luftfartsverket (nå LT) på en egnet måte orienterer luftfartsmiljøet om de krav som stilles for å kunne føre fly/helikopter sertifisert med luftdyktighetsbevis i eksperimentklassen.