

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 39/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 22. november 1996

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA 34, N300AN

-fabr. år: 1989

-motor: Continental

Radiokallesignal: AN

Dato og tidspunkt: 11. juli 1996 kl. 1210

Hendelsessted: Lokalisator til bane 18, Bergen lufthavn Flesland

Type hendelse: Luftfartshendelse, instrumentsvikt - avvik fra stabilisert innflyging

Type flyging: Privat

Værforhold: Kl. 1220: Vind 150° 6 kt, sikt 2 500 m, yr og tåkedis, noen få 8-deler skyer 300 ft, delvis skyet 500 ft, temperatur og duggpunkt 12° C, QNH 1009 hPa

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: IFR

Antall ombord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 31 år

-sertifikat: Privatflygersertifikat for fly (PPL A) gjeldende for flermotors landfly og instrumentbevis

-flygererfaring: 240 timer

Informasjonskilder: Fartøysjefens "Rapport om lufttrafikkhendelse", rapport fra flygeleder i Flesland TWR, rapport fra flygeleder ved Flesland innflygingsradar, og egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er UTC-tid, hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under innflyging i IMC til bane 18 Bergen lufthavn Flesland forlot N300AN den stabiliserte innflygingen i ca. 2 000 ft høyde og kom ned i lav høyde på siden av innflygings-trasèen.

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.

I rapport fra flygeleder Flesland TWR står det:

"Under innflyging ca. 6 NM fra baneenden til bane 18 på Flesland svinger flyet plutselig til høyre og synker til 1 500 ft. (Korret høyde etablert på glidebanen ved denne posisjon var ca. 2 000 ft, HSL anm.) Avviket ble registrert på radar og fartøysjefen fikk beskjed om dette fra TWR. Hun fikk videre beskjed om ikke å synke under 1 500 ft. Etter dette svingte flyet mot øst og sank til 900 ft høyde. Avstanden til flyplassen var blitt 5 NM. Flesland TWR ga beskjed til N300AN om øyeblikkelig å klatre til 2 500 ft, og deretter til 3 500 ft. Da flyet steg gjennom 2 000 ft fikk fartøysjefen beskjed om å starte venstre sving mot vest og kontakte radar igjen. N300AN gjorde en ny innflyging og landet kl. 1234."

I rapport fra vakthavende flygeleder ved Flesland innflygingsradar står det bl.a.:

"Ca. kl. 1211 observerer vi at N300AN forlater LLZ på en sydvestlig kurs. Jeg ringer til TWR for å få flyet tilbake på kurs. Laveste høyde som ble observert var 800 ft."

I fartøysjefens rapport står det:

"Innflyging til bane 18 til Bergen lufthavn ble gjort med autopiloten koblet på både lokalisator og glidebane. Under nedstigningen oppdaget vi at HSI ikke opererte korrekt. Siden vi var i skyer (IMC) stolte vi på instrumentsignalene, og vi forsøkte å komme oss inn på lokalisatoren igjen. På grunn av feilen på HSI'en gikk ikke dette, og vi byttet over til det andre instrumentet. Med dette i bruk var det ikke mulig å få autopiloten til å koble inn på ILS'en tidsnok, og vi måtte gjøre en avbrutt innflyging. Innflyging nr. to ble utført med den andre HSI som fungerte normalt."

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Da HSI'en ikke funksjonerte korrekt etter at autopiloten var koblet på ILS'en til bane 18 forlot flyet den stabiliserte innflygingen. N300AN kom lavt inn over høyt terreng på siden av lokalisatoren. Fartøysjefens forsøk på å koble inn den andre HSI'en og samtidig å få autopiloten til å fange opp og stabilisere seg på ILS'en igjen var mislykket. Det ser ut som om fartøysjefen da hun skrev sin rapport om hendelsen, ikke har vært oppmerksom på hvilken farefull trasè flyet kom til å følge.

HSL mener at dersom det oppdages at et primærinstrument feilfunksjonerer i en kritisk fase av en instrumentinnflyging i IMC er det ikke tid til å igangsette feilsøking eller å koble inn et annet instrument for å fortsette innflygingen. HSL anser at den eneste sikre utgang på en slik situasjon er straks å starte en avbrutt innflyging. Etter at man er kommet opp i sikker høyde skal situasjonen analyseres og en plan for gjennomføring av en ny

innflyging med de tilgjengelige alternative navigasjonshjelpemidler utarbeides. Først når dette er gjort, og navigasjonen igjen er under kontroll, kan ny innflyging startes.

HSL anser at fartøysjefen viste mangelfullt flygerskjønn ved å forsøke å fortsette innflygingen etter at hun hadde oppdaget at det var feil på navigasjonsinstrumentet og at flyet ikke lenger var stabilisert i en kritisk fase av en instrumentinnflyging i IMC. Fartøysjefen skulle umiddelbart ha startet en avbrutt innflyging.

BILAG

N300AN's trasé registrert på Flesland innflygingsradar.

AIRSPACE CLASSIFICATION
TMA, CTR, CLASS, 3D
SEE ALSO RAC 3

ALTIMETER
AND HGT IN FT.
BEARINGS ARE MAG.

Skaraby Light

ENTRY TO ASK HLDG/RACETRACK
NOT PERMITTED BELOW 4000 FT
IN SECTOR 1.

DVOR/DME VOLLO
114.85 VOO

RACETRACK
CAT A.5 - 1.5 MIN
CAT C.D - 1 MIN

ASKOY
360 ASK

CAT A.5 - 1.5 MIN
CAT C.D 307 - 1 MIN
BASED ON 210 KT IAS

VORTAC FLESLAND
114.50 FLE
CH 92 X

D 201
ULVEN FIRING
2000 AMSL
GNC

D 203
MARSTEIN II
FIRING
WOM-SAT
0700-2300
FL 410
GND

