

RAPPORT

SL 2014/11



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ SKI FLYPLASS, AKERSHUS 17. JUNI 2014 MED PIPER AIRCRAFT INC. PA-28-140, LN-LMB

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid skal unngås.

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 22. januar 2002 nr. 61 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 4.

RAPPORT

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 24.09.2014
SL Rapport: 2014/11

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO Annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Piper Aircraft Inc. PA-28-140, LN-LMB
- Produksjonsår: 1967
- Motor: Lycoming O-320-E2A

Operatør:

Follo flyklubb

Dato og tidspunkt:

Tirsdag 17. juni 2014 kl. 1120

Hendelsessted:

Ski flyplass (ENSI)

ATS luftrom:

Ikke-kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, hard landing

Type flyging:

VFR

Værforhold:

Svak nordlig vind. God sikt og skyfritt. Temperatur 16 °C

QNH: 1019 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Skader på nesehjulslegg, propeller og innfesting til motor

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Alder: 68 år
- Sertifikat: PPL (A)
- Flygererfaring: Totalt 186 timer, hvorav 182 timer på aktuell type. Siste 90 dager: 2 timer.

Informasjonskilder:

NF-2007 "Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart" fra fartøysjef samt SHTs egen undersøkelse.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen planla å trene landingsrunder på Ski flyplass. Dagen før hadde han gjennomgått retrening og utsjekk etter et opphold fra flygingen på ca. syv måneder. På turen ble det utført seks landinger.

Den aktuelle dagen ankom fartøysjefen Ski flyplass ca. kl. 10. Etter å ha forberedt turen gjorde han en standard "pre flight inspection" av LN-LMB. Han tok deretter av fra rullebane 01 og fullførte runden med en vellykket full stopp landing.

Ski flyplass har en gresstripe som er 20 meter bred og 500 meter lang. Det er ikke tillatt med «touch and go» landinger, slik at en landingsrunde må utføres med en full stopp landing. Deretter takser man tilbake for en ny avgang til neste landingsrunde.

Andre avgang og landingsrunde forløp som normalt helt til flyet befant seg på finalen. Fartøysjefen hadde satt flaps 3 (full flaps) og holdt hastigheten på 75 mph gjennom svingen til flyet var på finalen¹. Da lå flyet høyt, og fartøysjefen har forklart at han korrigerte med å fly en brattere nedstigning. Fartøysjefen har videre forklart at utflatingen for landing sannsynligvis ble startet for sent. Flyet traff bakken med forholdsvis stor kraft og spratt i været. Neste nedslag var også hardt.

Etter landingen takset fartøysjefen flyet til oppstillingsplass. Under inntaksingen merket han at nesestillingen var lav. Etter å ha slått av motoren og fullført sjekklisten for å stenge ned flyet, kunne fartøysjefen konstatere at flyet hadde fått skader på nesehjulslegg, propell og motorinnfestinger.

SHTs undersøkelser viste at landingen skjedde 275 meter inn på banen, og at nesehjulet og hovedhjulene traff bakken omtrent samtidig. Det var også spor etter propellen som hadde slått ned i bakken. Neste treffpunkt var 45 meter lenger ned på banen og det var også her spor i bakken etter propellen.

Fartøysjefen har i sin forklaring til SHT uttalt at han gjorde en feilvurdering da han valgte å fortsette innflygingen mot gresstripen, og at han i stedet burde ha avbrutt landingsforsøket.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen mener i likhet med fartøysjefen at landingen burde vært avbrutt allerede da flyet lå for høyt på finalen. På korte rullebaner er det ekstra viktig at settingspunktet blir presist, og dette sikres ved at innflyging og utflating utføres korrekt.

I dette tilfellet var hastigheten over terskelen trolig høyere enn anbefalt, og en brattere innflyging enn normalt kompliserte utflatingen. Frykten for at landingspunktet ville bli for langt inn, kan også ha ført til at den relativt uerfarne fartøysjefen ikke «tok seg tid til» å gjøre en normal utflating. Utilstrekkelig utflating førte til at flyet traff bakken hardt og spratt i været etter første berøring med banen. I stedet for å «fryse» stikkeposisjonen og eventuelt støtte opp med litt motorkraft og flate ut på nytt, senket fartøysjefen nesene. Neste kontakt med bakken ble dermed også hard.

Siden første berøring med banen var så hard at den sannsynligvis hadde påført flyet skader, mener SHT at det var et bedre alternativ å fullføre landingen fremfor å øke motorkraft for å gå rundt.

¹ I følge fartøysjefen skal hastigheten reduseres til 65 mph etter utrulling på finalen.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 24. september 2014