

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 40/98

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 21. oktober 1998

Luffartøy

-type og reg.: Cessna 172N, LN-AED

-fabr. år: 1977

-motor: Textron Lycoming O-320-H2AD

Dato og tidspunkt: 6. mai 1998, kl. 2015

Hendelsessted: Reinsvoll flyplass, bane 34

Type hendelse: Luftfartshendelse, tap av retningskontroll ved landing

Type flyging: Privat

Værforhold: Vindstille. Sikt: +10 km. Regnbyger i omegnen. Skybase i 4 000 ft. Temperatur: 8 °C.

Lysforhold: Dagslys, sterkt motlys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skadet høyre vinge og propell

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn, alder: Mann, 42 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 217 timer

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen opplyser i sin rapport at han ved landing på Reinsvoll flyplass, bane 34 hadde sterkt motlys i tillegg til at frontruta var fuktig etter flyging gjennom en regnbyge på base leg. Av den grunn var det mulig at flyets lengdeakse ikke var helt parallell med baneretningen og fartsretningen ved landingen. Like etter settingen skar flyet ut til venstre. Fartøysjefen ga på motor og brukte høyre side- og balanseror for å rette opp flyet, men venstre hovedhjul traff snøkanten på banens venstre side. Dette førte til at flyet tippet forover før

det kom ned igjen på hovedhjulene. Propellen og høyre vingetipp var i kontakt med banen og ble skadet. Skadene er mindre i den forstand at alle komponenter er reparerbare.

Landingen ble utført med full flap, 40°. Fartøysjefen har oppgitt at hastigheten ved nedslaget var ca. 40 kt, og at det kjentes som den venstre vingen var i ferd med å miste løftet like før settingen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen har i ettertid sagt at han nok burde ha tatt hensyn til lysforholdene og landet den andre veien for å få bedre sikt. Vindforholdene var ikke til hinder for dette. Sannsynligvis har han rett i at dette var hovedproblemet i forbindelse med at landingen ikke forløp normalt.

Landing med 40° flap krever ekstra årvåkenhet med hensyn til hastighetskontroll. Når hastigheten nærmer seg steilehastigheten må flyet være riktig orientert med hensyn til posisjon, høyde og retning. P.g.a. den store luftmotstanden skapt av flapstillingen og den reduserte virkningen av rorflatene tar det tid å utføre korreksjoner ved hjelp av motor og rorkontroller.