

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 26/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 26. september 1996

---

#### Luftfartøy

-type og reg.:	Cessna 185E, LN-BFZ
-fabr. år:	1968
-motor:	Continental IO-520-D
Dato og tidspunkt:	15. juni 1996 kl.1327
Hendelsessted:	Oslo Lufthavn Fornebu
Type hendelse:	Luftfartshendelse, hard landing på bane 01
Type flyging:	Privat VFR
Værforhold:	CAVOK, vind 120° 8kt , temp. +19°C, QNH 1022 hPa
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Venstre vinge og understell samt propell
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-alder:	69 år
-sertifikat:	Privatflygersertifikat klasse A (enmotors) og instrumentbevis
-flygererfaring:	2 432 timer hvorav 2:15 siste 30 dager og 5:40 siste 90 dager
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport og rapport fra Luftartsverket Region Fornebu

---

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

#### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen har opplyst at han var i ferd med å avslutte en lokal flyging fra Fornebu . Ved Slemmestad tok han kontakt med Fornebu TWR og ba om landingsklarering. Fornebu TWR ga først klarering til bane 01 og deretter landingsklarering med opplysning om at vinden var 8 kt fra 120°. Fartøysjefen aksepterte denne klarering. Den siste delen av innflygingen ble således foretatt i sidevind med en liten medvindskomponent. Etter det fartøysjefen har opplyst kom et vindkast som etter hans mening var nok til å steile høyre ving. Flyet var da like over banen. I et forsøk på å rette opp flyet overkorrigerte flygeren, og flyet slo hardt ned i banen med venstre hjul. Dette medførte at venstre hjul falt av og venstre vinge slo ned i banen. Deretter svingte flyet mot høyre og stoppet ved banekanten

---

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.

samtidig som det tippet på nesen og slo propellen i bakken. Fartøysjefen mener at grunnen til at flyet svingte mot høyre må ha vært bruk av bremsen som nå kun virket på høyre hjul.

Fartøysjefen har også forklart at han med bakgrunn i vindopplysningene han fikk, ikke kunne forutse noen vindkast av betydning for hans valg av rullebane. Han sier videre at han i ettertid mener at det hadde vært riktigere å lande på bane 19.

Hendelsen medførte en liten avgangsforsinkelse for et rutefly.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen har ovenfor HSL gitt uttrykk for at det var et overraskende vindkast sammen med feilbedømmelse fra hans side som førte til hendelsen. I henhold til METAR for Fornebu var vinden ved landingstidspunktet variabel mellom 120° til 250°/5 kt. Fornebu TWR oppga 120° 8 kt til fartøysjefen like før landingen. De samme vindopplysningene ble av kontrolltårnet gitt et rutefly noen få minutter etterpå. Vinden var altså ikke særlig sterk. Hvorvidt det kan ha oppstått lokale hastighetsøkinger av vinden er ikke fastslått. Fartøysjefen opplyser at vinden etter hans mening har hatt betydning for hendelsen. Dette er vanskelig for HSL å se i relasjon til de meteorologiske verdier som gjaldt på tidspunktet for hendelsen, men det må fastslås at landingen må ha foregått i sidevind med en liten medvindskomponent. Fartøysjefen har også opplyst at flyet hadde en indikert hastighet på 63 kt ved settingen, noe som etter HSLs mening skulle gi rimelig sikkerhet i relasjon til steilehastigheten under de rådende forhold.