

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 39/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 16. desember 1997

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA 28-180, LN-BGA

-fabr. år: 1973

-motor: Lycoming O-360-A4A

Dato og tidspunkt: 10. oktober 1997 kl. 1655

Hendelsessted: Bane 16, Østby landingsplass, Rakkestad

Type hendelse: Luftfartshendelse, landing hvor flyet havnet utenfor baneenden

Type flyging: Privat (Klubb)

Værforhold: Vind: TAF: 030° - 080°, observert: 090° - 100°, 0 - 12 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Skyer: Overskyet 1200 - 1400 ft. QNH 989 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: IMC/VMC

Reiseplan: IFR/VFR

Antall ombord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Understell skadet

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 55 år

-sertifikat: PPL-A og instrumentbevis

-flygererfaring: 683 timer

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-BGA var på en IFR reiseplan fra Gøteborg til Rakkestad i Østfold. Under instrument-innflyging til Rygge lufthavn fikk fartøysjefen visuell kontakt. Han kansellerte deretter sin IFR reiseplan og fortsatte VFR til Rakkestad.

For å sjekke vinden ved landing ble først Rakkestad flyplass, Åstorp overfløyet. Vindretningen ble observert fra flyet å være ca. 90° - 100°. Turen fortsatte til Østby landingsplass ved Rakkestad hvor omtrent den samme vindretning ble observert. Fartøysjefen besluttet å

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.

lande på bane 16 som er en 600 meters gressbane. På grunn av sidevinden og lett turbulens ble 10° flaps valgt, og hastigheten på finalen ble øket med 5 kt over vanlig innflygingshastighet. Fartøysjefen anså at setningspunktet for landingen var normalt, det vil etter fartøysjefens utsagn si ca. 1/3 inn på banen. De resterende ca. 400 meter ble for kort til å stoppe flyet og det havnet utenfor baneenden. Fartøysjefen sier i en kommentar at han opplevet banen å være "ekstremt glatt - med 0 bremse-effekt".

Dette flyet er utstyrt med bremses som opereres slik at begge hjulbremses blir påvirket likt. Differensiert bremsing er ikke mulig. Da fartøysjefen begynte å bremse hadde flyet en tendens til å svinge inn i vinden. Bremsene ble derfor lite brukt.

HSL har undersøkt vindregistreringen på Rygge flystasjon ved tidspunktet for denne hendelsen. For perioden kl. 1400 til 2000 var vinden målt hver time: 050/11, 060/10, 060/12, 050/11 050/12, 040/11 og 030/10. Maksimal middelvind var for perioden 14 kt, maksimalt vindkast 20 kt. Liknende observasjoner ble gjort ved fyrstasjonene i Oslofjorden.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen synes å ha planlagt denne flygingen godt. Han var engasjert i vindforholdene for landing og sjekket de lokale forhold. Det er likevel ikke alltid så lett å observere nøyaktig bakkevind fra fly.

Østby landingsplass ved Rakkestad ligger ca. 15 NM fra Rygge flystasjon, og det er sannsynlig at vindretningen der ikke har vært ulik den målte ved Rygge. Det betyr at LN-BGA kan ha hatt en liten medvindskomponent sammen med sidevinden da det ble landet på bane 16. Dette forhold, sammen med den uvanlig glatte overflaten på banen, flapsettingen, setningspunktet ca. 200 meter inn på banen, økningen av innflygingshastigheten og bremsetypen som ikke tillater differensiert bremsing, kan forklare avkjøringen i baneenden.