

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 30/96

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 30. oktober 1996

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna F-172M, LN-DAE
-fabr. år: 1974
-motor: Lycoming O-320-E2D
Dato og tidspunkt: 27. juli 1996, kl.1535
Hendelsessted: Rygge flystasjon
Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, utforkjøring av rullebane ved landing
Type flyging: Privat (Klubb)
Værforhold: METAR Rygge kl. 1520: Vind: 200° 13 kt, varierende mellom 160° og 240°. CAVOK. Temp: 19°C. QNH: 1009 hPa.

Flygeforhold: VMC
Reiseplan: Ingen
Antall ombord: 2
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Skadet propell
Andre skader: Skadet rullebanelys
Fartøysjefen
-alder: 27 år
-sertifikat: Privatflygersertifikat kl. A
-flygererfaring: 216 timer hvorav ca. 30 timer på typen
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport samt samtale med fartøysjef.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen hadde returnert fra brannvaktflyging og ble klarert for landing på bane 30. Ifølge fartøysjefen var han klar over at han ville få betydelig sidevind fra venstre under landingen. Han valgte derfor ½ flaps og la venstre vinge ned og inn i vinden under innflygingen. Like før setting løftet han venstre vinge, men flyet begynte å "flyte" bortover banen. Da flyet satte seg var det helt utsteilet. Ifølge fartøysjefen la han igjen rattet helt over til venstre og bremset med venstre hovedhjul, men flyet skar ut mot høyre banebegrensning. Han valgte ikke å gå rundt da banelysene ville komme i veien, men forsøkte å stoppe motoren og bremset maksimalt. Dette forhindret ikke at propellen traff et banelys.

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.

Fartøysjefen mener at flyet "fløt" lengre enn beregnet pga. stigende luft over varm asfalt. Han mener også at han ble noe distraherert av å måtte fly venstre "base leg" i sterk medvind.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen har i sin rapport skrevet at vinden var 190°- 230° 12 kt med vindstøt opp til 20 kt. I en samtale med HSL sa han at disse opplysningene ble innhentet fra kontrolltårnet på Rygge etter hendelsen via et medlem av den lokale flyklubben. HSL mener at en eventuell sidevindskomponent på opp mot 20 kt kan skape problemer for denne flytypen. I "Owners Manual, Model 172, 1974" står følgende:

"The maximum allowable crosswind velocity is dependent upon pilot capability rather than airplane limitations. With average pilot technique, direct crosswind of 15 knots can be handled with safety."

På grunn av halefinnens værhaneeffekt vil fly normalt svinge inn i vinden ved sidevindslandinger. Det er derimot sannsynlig at flyet i dette tilfellet begynte å drifte markert til høyre da det "fløt" før setting, og at dette pga. tyngdepunktets plassering foran hovedhjulene, resulterte i et svingemoment til høyre da hovedhjulene traff bakken. HSL mener imidlertid at det under de rådende forhold burde være mulig å unngå en situasjon som fører til en landing med påfølgende avkjøring på den 45 meter brede rullebanen.