

BULLETTIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 02/98

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 15. januar 1998

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna C-172N, LN-HOH

-fabr. år: 1979

-motor: Lycoming O-320-H2AD

Dato og tidspunkt: 31. mars 1997, kl. 1255

Hendelsessted: Fagernes lufthavn Leirin

Type hendelse: Luftfartsulykke, hard landing

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 240° ca. 20 kt. Sikt: 10 km +. Skyer: Få i 6 000 ft.

Temperatur: 0,5°C (alle data fra fartøysjefens rapport)

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skader på understell, understellsinnfesting, vingeinnfesting, hale og brannskott

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 55 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Total flygererfaring 1 019 timer, hvorav 7:30 timer på typen de siste 90 dager.

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, reparasjonsprotokoll fra flyverksted og egen undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Ifølge opplysninger gitt i fartøysjefens rapport ble terskelen for bane 33, Fagernes lufthavn Leirin, passert i en høyde av ca. 500 ft for å unngå fallvinder under innflygingen. Et stykke inn over banen i en høyde av ca. 40 ft ble flyet slått ned av kraftig fallvind/turbulens. Dette førte til at flyet traff rullebanen med høyre hovedhjul for så å sprette opp igjen. Landingen på Leirin ble avbrutt og ny landing ble foretatt på isen på Strandefjorden ved Fagernes

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.

hvor vindforholdene var bedre. Fartøysjefen undersøkte en skade som hadde oppstått på høyre hovedunderstell, men han kunne ikke se strukturelle skader på innfestingen av understellet og vurderte situasjonen slik at flyging kunne fortsette til Rygge, hvor han landet senere samme dag. På Rygge ble flyet undersøkt av en representant fra et flyverksted og godkjent for overføringsflyging til verkstedet etter at et dekk var skiftet på nesehjulet. På flyverkstedet ble det konstatert omfattende skader på flyets struktur.

Landingsforsøket på Leirin ble gjennomført ca. 30 min. før Lufttrafikkjenesten bemannet tårnet. Skriveren tilknyttet lufthavnens vindmåler var i dette tidsrommet ute av drift. Første tilgjengelige vindmålinger ble derfor registrert kl. 1340. Da blåste det fra 274° 15 kt med vindbyger på 25 kt.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

En vindadvarsel i AIP og NAK "Airfield Manual Norway" advarer mot at vindskjær/virvelvinder kan forekomme på sluttinnlegget til bane 33 ved vind fra sør, vest og nordvest over 15 kt. En luftfartsulykke forårsaket av vind i 1996 understreker alvoret i disse advarslene (se HSL BUL 01/97). Som en følge av den ulykken ble vindadvarselen i AIP endret til:

"Vindskjær/virvelvinder kan forekomme på siste del av sluttinnlegget til RWY 33, med vind fra S-W-N."

Luftfartsulykken med LN-HOH skjedde på et tidspunkt da tårnet var ubemannet og opplysninger om lokale vindforhold følgelig ikke tilgjengelige for fartøysjefen. Han var likevel oppmerksom på faren ved fallvinder under de aktuelle vindforhold og han gjennomførte derfor innflygingen med ekstra høyde over baneterskelen.

Målinger foretatt 45 min. etter landingsforsøket viste at det var vindbyger på 25 kt i området. Målingen er med på å bekrefte en generell vær-situasjon med mye vind i høyere-liggende strøk den aktuelle dagen. Med bakgrunn i den publiserte vindadvarselen anser HSL at det kan stilles spørsmål om det var tilrådelig av fartøysjefen å forsøke å lande med aktuell flytype på Leirin under de rådende vindforhold.

Skadene som oppstod under landingen var vanskelige å oppdage uten at grundig inspeksjon ble gjennomført. Flyet måtte imidlertid gjennomgå betydelige strukturelle reparasjoner, og anslaget mot banen må ha vært kraftig da f.eks. dekket på nesehjulet var skadet. Denne ulykken understreker nødvendigheten av at et fly, etter at det har vært utsatt for unormale belastninger, ikke flys før det har blitt undersøkt av tekniker og deretter underskrevet som luftdyktig i flyets reisedagbok. Det vises til BSL B 3-2, pkt 8.4.3 :

"Flymateriell som kan ha vært utsatt for påkjenninger som materiellet ikke er konstruert for, skal undersøkes grundig for eventuelle skader. Kontrollen skal utføres av godkjent vedlikeholdsinstans.

Anm.: Gjeldende forskrifter med hensyn til rapportering skal følges, jfr. BSL D 1-3, forskrift om rapporteringsplikt."