

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 08/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 18. april 1995

Luftfartøy

-type og reg.:	Piper PA-28R-180, LN-LMR
-fabr. år:	1968
-motor:	Lycoming IO-360-B1E
Dato og tidspunkt:	26. november 1994, kl. 1345
Hendelsessted:	Oslo Lufthavn, Fornebu
Type hendelse:	Alvorlig luftfartshendelse, landing før understellet var nede og låst.
Type flyging:	Privat
Værforhold:	Vind: 010° 5 kts, Sikt: mere en 10 km, Skybase 3 000 ft
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	2
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Skade på propell, nesehjul, hjuldører og nedre del av motordeksler
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-alder:	56 år
-sertifikat:	Privatflygersertifikat klasse A
-flygererfaring:	182 timer
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport og samtale med fartøysjef. Undersøkelser av luftfartøyet

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

HENDELSFORLØP

Fartøysjefen har forklart at han hadde fått utsjekk på flyet kort tid før hendelsen, og at han hadde liten erfaring på typen. Den aktuelle dagen hadde han uten problemer fløyet tre landingsrunder på Gardermoen. På veg tilbake var han blitt forespeilet en landing på bane 06 på Fornebu. Ifølge fartøysjefen ble han pga. stor trafikk omdirigert for en landing på bane 19. Vanlig sjekkliste og prosedyre ble fulgt, men idet flyet satte seg på banen og farten ble bremsed ned foldet nesehjulet seg inn under flyet og propellen tok ned i banen.

HSL har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Flyet stoppet på rullebanen, stående på hovedhjulene og propellen/motordekslet. Fartøysjefen har opplyst at både han og passasjerer så grønne indikasjonslys for understellet, men de er ikke sikre på om dette innbefattet lyset for neseunderstellet. Fartøysjefen har videre sagt at da de etter hendelsen sjekket understellshåndtaket, sto dette i "DOWN" posisjon. Flere vitner så landingen. Et vitne som sto ved venteposisjon til bane 19, observerte at hovedunderstellet på flyet først var nede ca. én meter over rullebanen. Et annet vitne mener at flyet kom inn med forholdsvis stor hastighet med høy hale. Han observerte at hjuldørene beveget seg i uvanlig lav høyde. Flyverkstedet som reparerte flyet, kunne ikke finne feil ved flyets understellsmekanisme.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Flyet er utstyrt med et hydraulisk operert opptrekkbart understell som aktiviseres av et understellshåndtak. Flyet har i tillegg automatisk nedfellelse av understellet. Dette systemet virker slik at understellet automatisk kommer ned ved hastigheter under 105 MPH med gasshåndtaket i bakre posisjon. Dette systemet opereres av flyets normale hydrauliske system og aktiviseres av en egen fartsmåler. Flyets håndbok beskriver at understellet vil bruke ca. 7 sekunder på å gå fullt ned og bli låst. HSL kan ikke på bakgrunn av tilgjengelige opplysninger fastslå om understellet i dette tilfellet ble aktivisert manuelt eller automatisk. HSL mener imidlertid at neseunderstellet ikke fikk tilstrekkelig tid til å komme helt ned og gå i lås før det ble belastet, og at flyets sjekklister dermed ikke var fulgt. Fartøysjefen har forklart at han hadde liten erfaring med den aktuelle flytypen. Han har videre forklart at et trafikkbilde med mye trafikk gav en forholdsvis høy arbeidsbelastning. Disse forholdene burde tilsi at flyets sjekklister ble tillagt ekstra oppmerksomhet.

TILRÅDINGER

Ingen.