

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 38/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 16. desember 1997

Luftfartøy

-type og reg.: Piper Cherokee Archer II PA-28-181, LN-NAM

-fabr. år: 1976

-motor: Textron Lycoming O-360-A4M

Dato og tidspunkt: 22. juni 1997 kl. 2155

Hendelsessted: Baneende bane 34 Kongsvinger flyplass, Gjølstad

Type hendelse: Luftfartsulykke, mislykket forsøk på å gå om igjen etter landing på glatt bane, kollisjon med halmballer etterfulgt av buklanding

Type flyging: VFR

Værforhold: Vindstille. Sikt: mer enn 10 km. Ingen skyer. Temperatur 15°C. QNH 994 hPa

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Store strukturelle skader på kropp og vinger, skadet propell og avrevet understell

Andre skader: Oppkjøring av jordet etter baneenden og opprevne halmballer

Fartøysjefen

-alder: 58

-sertifikat: PPL A (svensk)

-flygererfaring: Har fløyet i mer enn 20 år og har nå 631 timer total flytid

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, skolesjefens kommentarer, flygesjefens uttalelser og HSL egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen startet ca. kl. 2000 sammen med to kamerater, alle medlemmer av Kongsvinger Flyklubb, på en lokal flytur fra Kongsvinger flyplass, Gjølstad. Denne har en 770 m lang gressbelagt bane i retning 16/34. Ved avgangen var banen våt, men fartøysjefen hadde ingen problemer med starten. Turen gikk først til Oslo lufthavn Gardermoen hvor man landet, og hadde ca. 40 min. opphold, før det igjen ble startet mot Gjølstad. Flygingen

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.

var rutinemessig frem til landingen kl. 2155. Det hadde tidligere på dagen vært mange timer med kraftig regn i Kongsvingerområdet og banen var fortsatt våt. Gresset var nylig slått.

Ved ankomsten over Gjølstad var det vindstille, og fartøysjefen bestemte seg for å gjøre innflyging og landing på bane 34. Hastigheten på finalen ble anslått til å være ca. 80 - 85 mph (70 - 73 kt). Flyet ble satt ned ca. 350 m inn på banen med flap satt til fullt nede (3). Da fartøysjefen forsøkte å bremse ned farten oppdaget han at bremsene hadde liten eller ingen effekt, og han mente at det ikke var mulig å stoppe flyet på banen. Han bestemte seg da for å avbryte landingen og å ta flyet opp igjen. Han valgte flap 2 og ga full motorkraft. Det viste seg at den gjenværende banelengden under de rådende forhold ikke var tilstrekkelig for dette startforsøket, og flyets understell traff toppen på en halmballerekke som lå på tvers av baneretningen noen få meter fra terskelen for bane 16. Begge hovedunderstell ble slått av, og flyet buklandet i en kornåker like bak halmballene. Ingen av de ombordværende kom til skade, men flyet ble sterkt ramponert.

Kongsvinger politikammer ble informert. Ordensavdelingen ved politikammeret tok avhør av fartøysjef og passasjerer. Det ble tatt alkotest av fartøysjefen. Testen var negativ.

HSL kom til på Kongsvinger flyplass, Gjølstad dagen etter ulykken, og vi ble møtt av flyklubbens ledelse. Fartøysjefen var også til stede. Han var da i ferd med å utfylle havarirapporten. Flyvraket ble inspisert og innflygingen og landingen ble gjennomgått i detalj. På dette tidspunkt var det ingen merker å observere på gressbanen. HSL fikk heller ingen opplysninger om at det kvelden før hadde vært klare spor etter LN-NAM på banen.

Fra fartøysjefens rapport:

"Etter en runde over banen og vindpølsa, besluttet jeg meg for å lande nordover, bane 34. Pølsa hang rett nedover; vind 0. Lang innflyging, normal prosedyre, 3 flaps, landet ca. 150 m inn på banen. Alt virket normalt. Ved oppbremsing ville flyet IKKE redusere farten. Hjulene vannplanet over gresset, vannet og leira på banen.

Da jeg forsto at banen ikke ville være lang nok til å stoppe på, besluttet jeg meg for å dra på og gå om igjen. Full gass og tok inn et hakk flaps. Fikk ikke nok fart til å komme opp i tide."

Fartøysjefens mening om årsaken:

"På grunn av vannplaning ble avgangsdistansen for kort. Vannet og gresset begrenset muligheten til å få opp farten for TAKE OFF i tide."

Fartøysjefen har etter gjennomgang med styret i klubben uttalt:

"Etter ulykken var jeg overbevist om at jeg hadde utført flygingen på den måte jeg har oppgitt tidligere. Når fakta har lagts frem, må jeg bare akseptere at jeg nok har gjort feil".

Skolesjefens uttalelse:

"Etter omstendighetene tok fartøysjefen en riktig avgjørelse ved at han gikk rundt, men vannet og gresset gjorde at farten ble for liten. Klubben vil ta et møte med medlemmene om hendelsen og diskutere den."

Flygesjefen uttaler i ettertid blant annet :

"Tidligere på dagen hadde det vært kraftig regnvær. Da ulykken inntraff hadde det vært opphold i 4 - 5 timer. Etter ulykken inspiserte jeg og formannen i klubben banen. Det var enkelt å observere mønsteret etter hjulene på gressbanen. Den første kontakt med banen ble gjort ca. 350 meter nord for terskelen. Klare, rene avtrykk av dekkenes mønster ble funnet hele veien fram til det punkt hvor flyet igjen lettet. Vi fant noen korte sporadiske oppbremsinger som avtegnet seg tydelig på underlaget.
Min oppfatning er at det ikke har vært vannplaning."

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

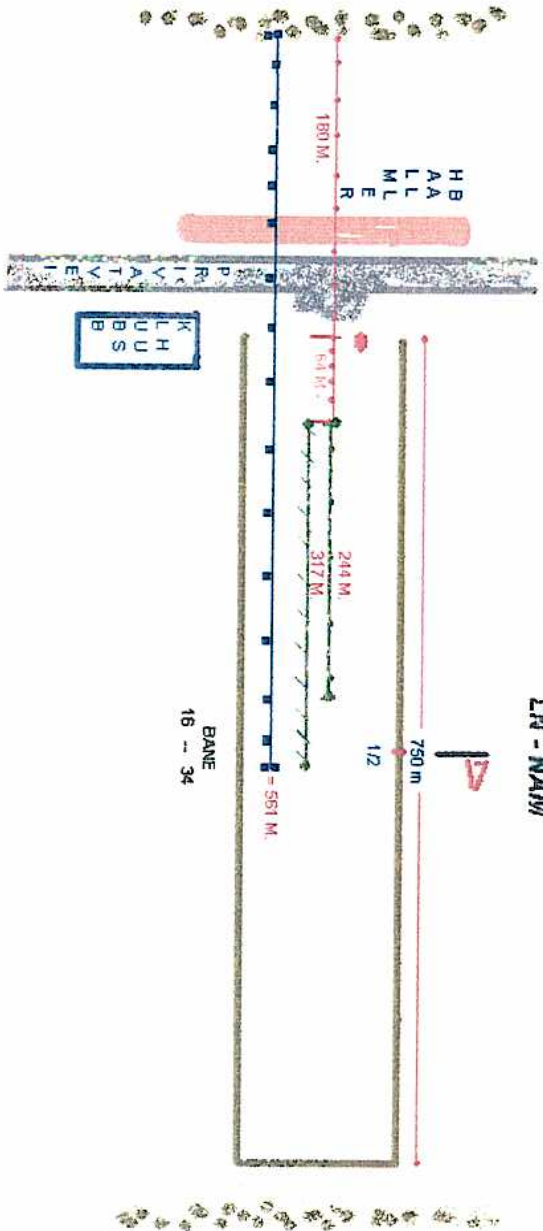
Det ble like etter ulykken fokusert på om Gjølstads gressbane var særlig glatt under/etter sterk nedbør. I ettertid er det derimot blitt avklart at banen drenerer bra og er å sammenlikne med andre gressbaner.

Det var etter gjennomgang av fartøysjefens rapport vanskelig for HSL å akseptere hendelsesforløpet. HSL har drøftet hendelsesforløpet på nytt med fartøysjefen og klubbens styre. Fartøysjefen har etter dette skriftlig vedgått at settingen på banen må ha blitt foretatt ca. halvveis inn på banen med sporadisk oppbremsing og at den avbrutte landingen derfor ikke ble vellykket.

Denne ulykken viser nødvendigheten av nøyaktig planlegging av innflygingen og at korrekt hastighet og nøyaktig glidebane blir fulgt slik at man ikke setter flyet for langt inn på banen.

Vedlagt: En oversikt (i farger) laget av Kongsvinger Flyklubb på LN-NAMs avbrutte landing.

GJØLSTAD - KONGSVINGER LN - NAMM



ETTER DENNE BEREGNING HAR LN - NAM TATT AV 64 M. FOR SENT TIL Å KOMME OVER ET 50F HINDER I

ANTATT TAKE . OFF.

CLIMB DISTANCE OVER 50 F. HINDER = 264 M

GROUND ROLL DISTANCE /BLØT BANE /GRESS = 317 M

GROUND ROLL DISTANCE /TØRR BANE /GRESS = 244 M

TAKE OFF DISTANCE OVER 50 F. HINDER OG BLØT BANE / 2 HAUK FLAPS /
2400 LBS. / 15 grader C. / BANEHØYDE 900 FOT / INGEN VIND. = 584 M