

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 33/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 5. oktober 1995

---

#### Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28-161, LN-NAS  
Dato og tidspunkt: 11. juli 1995 kl. 1814  
Hendelsessted: Sogndal lufthavn, rullebane 06  
Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, gikk utfor baneenden etter landing  
Type flyging: Privat  
Værforhold: Vind 060/05, CAVOK, temp. 20/05°C, QNH 1019 hPa  
Flygeforhold: VMC  
Reiseplan: VFR  
Antall ombord: 3  
Personskader: Ingen  
Skader på luftfartøy: Ingen  
Andre skader: Ingen  
Fartøysjefen  
-alder: 27 år  
-sertifikat: Privatflygersertifikat (A), utstedt 17. september 1992  
-flygererfaring: 113 timer  
Informasjonskilder: Rapporteringsskjema NE 382, rapport fra lufttrafikkjentesten ved Sogndal lufthavn samt informasjoner fra flyeieren og fra fartøysjefen.

---

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

#### HENDELSESFORLØP

Ifølge fartøysjefens rapport kom han for høyt inn og med for stor fart til å kunne stoppe på gjenværende banelengde. Mot slutten av banen bremses han derfor maksimalt, men gikk likevel ca. 1,5 m ut over banens begrensning. Flyet ble ikke skadet og kunne skyves inn på banen ved hjelp av håndkraft. Fartøysjefen mener selv at årsaken til hendelsen var for høyt innlegg og for sen bremsing etter at flyet hadde landet. Fartøysjefen har som kommentar til høringsutkastet opplyst følgende om vindforholdene: Vinden kl. 1800 var 090°/03 knop; kl. 1900 240°/04 knop og kl. 2000 240°/07 knop.

Rapporten fra lufttrafikkjentesten fastslår at landingen som endte med utforkjøring, var det andre landingsforsøket. Ved den første innflygingen kom flyet også for høyt inn og

fartøysjefen valgte da å avbryte innflygingen og gå rundt for en ny innflyging. Også denne gang kom flyet høyt inn og landet først etter å ha passert ca. 600 m fra terskelen. En kraftig nedbremsing ble i henhold til rapporten igangsatt umiddelbart, men flyet gikk utfor asfaltkanten i rullebanens forlengelse. Hovedhjulene ble stående ca. 1,5 m utenfor asfaltkanten. Rullebanen er totalt 960 m lang og hele lengden er tilgjengelig for landing på rullebane 06. Det er ingen stopway. Rullebanen har en "up slope" på 0,6% de første 750 m, deretter er den 80 m horisontal. Den østre del av rullebane 06 har en markert "down slope" de siste 130 m, hvor stor skråningen er, er ikke angitt på landingskartet. Før man kommer til overgangen til horisontal bane, kan det derfor være vanskelig å se baneenden.

Lufthavnen har i sin høringskommentar opplyst at det er mulig å se rullebane 06s endelys fra en posisjon 380 m før baneenden. De siste 130 m er utstyrt med røde rullebanelys.

Flyeieren har uttalt at fartøysjefen hovedsaklig har operert fra flyplasser på størrelse med Sola og at det har vært liten anledning til trening på korte landingsstriper.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Denne hendelsen endte godt, men er likevel klassifisert som en alvorlig hendelse i henhold til ICAO dokumentet, Annex 13. (Start- og landingshendelser med utforkjøring fra rullebanen). Det er for HSL tydelig at fartøysjefen har hatt vanskeligheter med å bedømme innlegget når det gjelder høyde/avstand. HSL mener fartøysjefen må trene mer på innflyginger og landinger, med tanke på bedømmelse av egen situasjon (høyde/avstand og vindforhold). Ved et feilberegnet innlegg må man ikke være redd for å gå rundt igjen for et nytt forsøk, om nødvendig flere ganger. Fartøysjefen fikk oppgitt vinden til 060°/05 kt før landing. Hans anførsler om at vinden kl. 1900 allerede skulle vært aktuell ved landingstidspunktet og ha noen betydning for utførelsen av landingen, ser HSL som lite realistisk. Forøvrig burde en eventuell medvinds/sidevindskomponent på 4 kt ikke være noe problem. Når det gjelder mangelfull trening på korte landingsbaner, vil HSL bare nevne at det må være anledning til å trene merkelandinger ved å avmerke avstander på/ ved siden av rullebanene på en stor flyplass. Slik trening regner HSL med inngår i pensum til privatflygersertifikat og flyging/trening etterpå.

## TILRÅDINGER

Ingen.