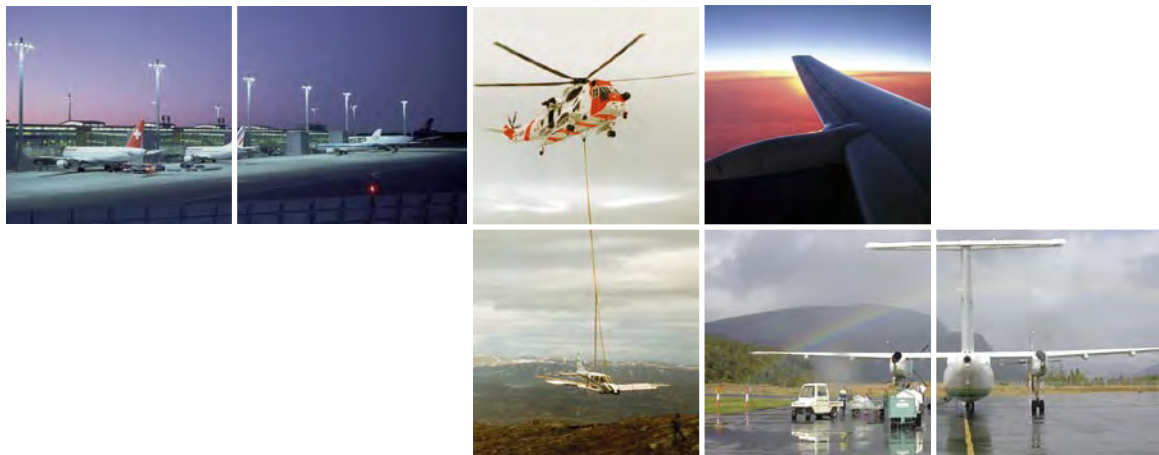


RAPPORT

SL 2008/04



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE 1. APRIL 2005 PÅ BERGEN LUFTHAVN FLESLAND MED CESSNA F172P, LN-NFB

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 24.04.2008
SL Rapport: 2008/04

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Reims Aviation (Cessna) F172P, LN-NFB
- Produksjonsår: 1981
- Motor(er): Lycoming O-320 H2AD

Operatør:

Bergen Aero Klubb

Dato og tidspunkt:

Fredag 1. april 2005 kl. 1405

Hendelsessted:

Bergen lufthavn Flesland (ENBR)

Type hendelse:

Luftfartsulykke, hard landing

Type flyging:

Privat (klubb)

Værforhold:

Vind: 200° 17 kt varierende retning 170 – 230°. Lettskyet
Temperatur: 10 °C. Duggpunkt: 7 °C. QNH: 1026 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Strukturskader ved innfesting av nesehjulslegg og skader på propell

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 60 år
- Sertifikat: PPL(A)
- Flygererfaring: Total flygetid 108:10 timer hvorav 14:05 timer på aktuell type.
Total flygetid siste 3/30/90 dager 1:15/1:15/2:50 timer. Antall landinger siste 90 dager: 2.

Informasjonskilder:

”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse” (NF-0382) fra fartøysjefen.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fredag 1. april hadde fartøysjefen gjennomført en lokal treningstur. Etter avsluttet trening ble LN-NBF klarert til finale og landing på rullebane 17 på Bergen lufthavn Flesland. Det var fint vær, men noe urolige vindforhold. Fartøysjefen har forklart at han på grunn av vindstyrken kun satte ett trinn flaps (10°). På finalen hadde han 70 – 75 KIAS. Videre skriver fartøysjefen i sin rapport:

”Turbulensen medførte at det måtte korrigeres hele tiden for å holde glidebane og senterlinje. Turbulens roet seg over THR. Throttlet til idle. Touch down var normal, men vindkast førte til plutselig løft og medførte 3-4 ”kenguruhopp” bortover banen før jeg fikk kontroll over flyet. Propellen tok trolig i bakken under et av disse.”

Ved inspeksjon etter landing ble det konstatert at propellen var skadet og at det hadde oppstått betydelig skader ved innfestingen av nesehjulsleggen.

Flyets masse og balanse lå innenfor begrensningene.

Fartøysjefen har etter ulykken inngått avtale med klubbens instruktører med tanke på egentrening tilknyttet landinger i sidevind.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen har over tid undersøkt en rekke ulykker og utforkjøringer i forbindelse med landinger med lette luftfartøy. Flere av disse involverer ulykker hvor neseunderstellet på Cessna 172 har blitt overbelastet grunnet harde landinger eller landinger hvor flyet har begynt å hoppe under utrulling. Det vises blant annet til havarikommisjonens rapport [R52/2005](#) som omhandler en landing med LN-MTP i Florø i juli 2005. Felles for de fleste ulykkene er at de involverte fartøysjefene har lavt erfaringsnivå, eller at vedkommende har fløyet lite den siste tiden. Ved mange av ulykkene har også havarikommisjonen stilt spørsmål ved den opplæringen som gis i sidevindslandinger. Havarikommisjonen mener at de nevnte problemstillingene også er aktuelle ved ulykken som omtales i denne rapporten. Det er både prisverdig og påkrevd at det fokuseres på egentrening og landingsteknikk etter en slik ulykke.

Norges Luftsportforbund (NLF) anbefaler at flyklubbene innfører egen periodisk flytrening (klubb-PFT) for å sikre standarden på de som gis adgang til å leie klubbens fly. På bakgrunn av flere landingsuhell har Bergen Aero Klubb nå innført klubb-PFT. Havarikommisjonen mener at slike årlige ferdighetskontroller kan være et viktig bidrag til å øke sikkerhetsnivået hos klubbens flygere.

Det vises for øvrig til NLF sin brosjyre Good Aviation Practice (GAP) ”Avgang og landinger”.