

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 31/98

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 24. august 1998

Luftfartøy

-type og reg.: Piper Aircraft PA-28, LN-NPT

-fabr. år: 1967

-motor: Lycoming O-320E

Dato og tidspunkt: 16. mai 1998, kl. 1225

Hendelsessted: Rygge flystasjon, bane 12

Type hendelse: Luftfartshendelse, hård landing

Type flyging: Privat (Klubb)

Værforhold: Vind: 210° 12 kt. Vær: CAVOK. Temperatur og duggpunkt: 17°C/6°C. QNH: 1027 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skader på neselegg med innfesting, brannvegg, nedre- og front-cowling, propell, vingebjelke og høyre hovedhjullegg

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn, alder: Mann, 43 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 127 timer flygetid

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport og rapport fra vakthavende flygeleder.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Det var planlagt landingsøvelser (merkelandinger) med 3 fly. Øvelseslederen ønsket bane 12 i bruk. Både varslet og aktuell vind var i favør av denne banen. De 3 flyene tok av med få minutters mellomrom, og alle flyene gjennomførte 3 "touch and go" landinger hver. Ved den 4. landingen, som skulle være "full stop", gjorde fartøysjefen på LN-NPT en hård landing. Flyet hoppet opp igjen og kjørte ut av banen på sydsiden mellom 5 000 og 4 000 ft skiltene.

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.

Den automatiske nødpeilesenderen, ELT ble aktivisert, og krasjalarmen gikk på flystasjonen. Brannbil nr. 1 ankom til flyet etter ca. 1 minutt og rapporterte at det ikke var noen personskade.

Fartøysjefen skriver i sin rapport:

"Flygingen var en konkurranseflyging på Rygge. (Klubbkonkurranse - Borg Flyklubb.) Siste landing skulle foretas uten flaps. Hastighet ved innflyging var 85 mph IAS. Landet først på høyre hovedhjul - flyet gjorde et hopp - landet så på nesehjulet, neseleggen brakk og flyet skar ut av banen."

Fartøysjefens mening om årsaken:

"Har ikke noen bestemt mening om årsaken - var uheldig og fikk en dårlig landing. Siden dette var min første landingskonkurranse, kan dette ha hatt innvirkning på hendelsen."

Flygesjefen skriver om hendelsen:

"Viser til hendelsesforløpet. Undertegnede har tidligere hatt fartøysjefen som elev. Har også gjennomført LPT-2 med ham den 15. august 1997. Fartøysjefen betraktes av undertegnede som en meget seriøs og ansvarsfull pilot."

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Da konkurransen fant sted var vindens retning nøyaktig tvers av banen fra høyre med en styrke på 12 kt. Det er mulig at dette kunne være en medvirkende årsak til at landingen ble hård. Siden den første berøring var på høyre hovedhjul synes det som om en normal landingsteknikk ble brukt. Avkjøringen til høyre, inn i vinden, fant sted etter at kontrollen var tapt.

TILRÅDINGER

HSL tilrår at flyklubbens ledelse bør vurdere om tilstrekkelig trening for denne type konkurranse var gitt.