

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR CIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN  
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55  
Telefax: 67 12 53 33

BUL 28/94  
Avgitt: 17. august 1994

---

Luftfartøy, type og reg.:	Cessna, C-T210N, LN-TFJ
Luftfartøy, fabr.år:	1980
Kallesignal:	LN-TFJ
Luftfartøy, antall motorer:	1
Luftfartøy, gangtider:	2798:05 TT
Dato og tidspunkt:	26. juni 1994, kl 1539 L
Hendelsessted:	Røst lufthavn
Type hendelse:	Landing med understellet innfelt
Type flyging:	Privat
Værforhold:	210°/16 KT, 8 000 m, SCT 007 BKN 015, +8°/+8°C, QNH 1001 hPa, lett yr, dags- lys.
Flygeforhold:	IMC
Reiseplan:	IFR
Antall ombord:	5
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Skade på propell, motoraksling og lett oppskraping under skrog
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefens alder:	51
Fartøysjefens sertifikat og flygererfaring:	Privatflyger, A-sertifikat. Instrument- bevis. Totaltid 703 timer.
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport, rapport fra Røst AFIS, og samtale med fartøysjefen.

---

### HENDESESFORLØP

LN-TFJ var på en IFR flygeplan fra Bodø lufthavn til Røst lufthavn i 2 000 FT høyde. Der ble det foretatt en VOR/DME innflyging til bane 21. Et Widerøe rutefly var underveis til samme destinasjon i flygenivå 60. Det var radiokontakt mellom fartøysjefene, og de opprettholdt separasjon.

Fartøysjefen i LN-TFJ skriver i sin rapport:

"Ca 3 DME RS (VOR/DME Røst), setter jeg 10° flaps, reduserer hastighet til 120 KIAS (lufthastighet) og trimmer flyet. Innflyging til RWY21 påbegynnes over RS, jeg annonserer procedure turn outbound, senker hjulene, påbegynner nedstigning til 1 500 fot ved DME 4, der jeg starter inbound turn til radial 212.

Established inbound 4 DME fortsetter jeg nedstigning mot minima 750 ft. Ved 1 000 ft ser jeg vannet og melder fra til Widerøe. Nedstigning fortsetter til 750 ft. Jeg kan ikke se flyplassen eller Røstlandet p.g.a. skydotter i siktlinjen. Like før DP DME 2 RS (punkt for avbrutt innflyging) trekker jeg hjulene opp, og øker farten for en missed approach. Omtrent samtidig sier to av passasjerene at de ser rullebanen. Jeg ser opp, og har klar sikt til RWY og hele Røstlandet med øyene i bakgrunnen. Jeg har da for stor høyde og fart til å foreta en forsvarlig landing.

Jeg melder fra på radioen, og foretar en venstre 360° samtidig som farten reduseres og høyden over vannet reduseres til 500 ft. Jeg kommer ut av svingen i ideell posisjon for landing, setter på landing light, og trekker ut gear håndtak, men skyver det ikke tilstrekkelig ned til å starte hydraulikken. Jeg er også presset av at Widerøe nå er like bak meg og ønsker å komme av banen i tide til å unngå en miss for Dash 8. Jeg overser dermed final "GUMP" sjekk og oppdager ikke at hjulene er oppe før under flare.

Jeg velger å buklande framfor et hasardiøst full gass go around med 30°flaps."

AFIS-fullmektigen sier i sin rapport:

"Da flyet var 5-10 meter over bakken oppdaget jeg at LN-TFJ ikke hadde hjulene utfelt, og kalte "Gear down" over radio. Flyet buklandet umiddelbart etter."

Fartøysjefen svarer på forespørsel at han ikke kan huske at han hørte lydvarslingen for understellet. Fartøysjefen hørte for sent oppkallingen fra AFIS om at understellet ikke var ute.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen endte opp med en ustabilisert innflyging fordi flere sikkerhetsbarrierer ble brutt:

- Han holdt seg ikke til sin opprinnelige avgjørelse om å avbryte innflygingen (årsaksfaktor).
- Han lot seg presse av at Widerøes flyging nærmet seg mer og mer. Han ville nødvendig forårsake en forsinkelse for denne rutetrafikken. Det medførte at han ikke gjennomførte siste delen av innflygingen etter sine faste innarbeidede rutiner (årsaksfaktor).
- Han fullførte ikke sjekklisten på nytt pga tidspresset, og overså dermed at han ikke hadde beveget understellshåndtaket tilstrekkelig og at understellet derfor ikke var ute og i låst stilling (årsaksfaktor).
- Tidspresset forsnevret oppmerksomheten slik at han ikke hørte lydvarslingen (årsaksfaktor).

## TILRÅDINGER

Ingen.