

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP:1/2003
Avgitt: 13. januar 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna (Reims) F 172P, LN-ALV
-fabr. år: 1981
-motor: Continental O-320-H2AD

Dato og tidspunkt: 27. mars 2001, kl. 1900
Hendelsessted: Reinsvoll flyplass, Oppland
Type hendelse: Luftfartshendelse, passering av baneende under landing
Type flyging: Privat (klubb)
Værforhold: Vind: Variabel 0-3 kt. CAVOK. Temperatur: 1 °C.
Duggpunkt: -10 °C. QNH: 1019 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Antall om bord: 1+2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ett propellblad svakt bøyd og liten bulk i motordeksel

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 30 år

-sertifikat: CPL-A

-flygererfaring: 288 timer hvorav 73 timer på aktuell type. 19 timer siste 30 dager og 2 timer siste 24 timer

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382).

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen kom fra Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM) og skulle gjennomføre en landing på Reinsvoll flyplass før han returnerte. Ved landing på bane 16 ble setningspunktet ca. 200 m fra baneterskelen. Da det ble klart at det ikke var mulig å stoppe på den

gjenværende banestrekningen ble motoren stoppet med blandingskontrollen og flyet skled inn i en snøfonn i enden av banen. Hastigheten var lav og det oppsto ingen personskade og kun små materielle skader. Flyet ble fløyet inn med en hastighet på 60 KIAS og full flaps (30°). Rullebanen, som er 580 m lang (LDA), var dekket med tettpakket snø. Flyets masse var på hendelsestidspunktet 2 296 lb, det vil si 104 lb under maksimalt tillatt avgangsvekt.

Fartøysjefen mener at han feilvurderte høyden ved innflygingen over det forholdsvis høye terrenget nord for plassen. Han opplyste også at han bare hadde landet på Reinsvoll fra nord to ganger før, og da på tørt sommerføre med en Cessna C 172 som har 40° som maksimal flaps setting. Han har videre opplyst at innflygingen burde ha vært avbrutt da det ble klart at setningspunktet ble langt inne på banen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen er enig i fartøysjefens vurderinger. Dette er en av en rekke hendelser og ulykker i forbindelse med landing på korte baner som jevnlig rapporteres til HSL. Det vises i den sammenheng til HSL rapport nr. 3/2002 som omhandler en ulykke med LN-KCH ved Isfjorden 1. juni 2000.