

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 14/2003

Avgitt: 10. februar 2003

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Cessna C-182 P, LN-ASD

-fabr. år: 1974

-motor: TCM O-470-R

Dato og tidspunkt: 6. mai 2000, kl.1550

Hendelsessted: Fagernes flyplass, Leirin Oppland

Type hendelse: Luftfartshendelse, hard landing

Type flyging: Privat/klubb

Værforhold: Vind: 210° (variabel på finale) 10-15 kt. Sikt: + 10 km.

Temp.: 18° C. QNH 1022 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Inntrykket neshjulslegg og propell

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 33 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 152:15 flytimer

Informasjonskilder: Rapport om luftfartsulykke – hendelse (Ne 0382)

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen skjedde under landing på bane 15 på Fagernes flyplass, Leirin, (ENFG) i Oppland. Fartøysjefen foretok en visuell innflyging til banen og for å ta høyde for eventuelle vindskjær valgte han å benytte en noe høyere hastighet enn han ellers ville gjort. (80 – 85 kts). Under flare fikk flyet en ”ballooning”. Fartøysjefen valgte deretter å lande på

---

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.

gjenværende bane. Det ble ikke benyttet korrekt landingsteknikk og flyet tok banen på nesehjulet. Nesehjulsleggen ble trykket kraftig sammen og propellen berørte banen. Fartøysjefen gjenvant kontrollen og kunne takse inn for parkering. I sin rapport skriver fartøysjefen at en avbrutt landing ville forhindre hendelsen.

Vekt, balanse og værforhold var innenfor flyets begrensninger.

Hendelsen førte til at flyklubben vil øke fokus på landingsteknikk med Cessna 182.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Havarikommisjonen er enig i fartøysjefens betraktninger om at en avbrutt landing ville vært en bedre løsning. Flyklubben sin reaksjon med økt fokus på landingsteknikk med Cessna 182 synes velfundert.

Det henvises også til HSL sin rapport 45/2001 med C-182, LN-DBY på Flesland 12.04.2001.