

RAPPORT

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

RAP: 49/2003
Avgitt: 24. september 2003

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type og reg.:	Piper PA-28-161, LN-BDA
-fabr. år:	1978
-motor:	Textron Lycoming O-320-D3G
Bruker:	Ringerike motorflyklubb
Dato og tidspunkt:	27. februar 2003, kl. 1715
Hendelsessted:	Eggemoen flyplass (ENEG)
Type hendelse:	Luftfartshendelse, understell berørte brøytekant før landing
Type flyging:	Privat (klubb)
Værforhold:	Svak vind fra nord. CAVOK. Temperatur: -5 °C
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall om bord:	2
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Hendelsen forårsaket muligens plateskader i venstre ving, men denne skaden ble ikke oppdaget før en måned senere
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-kjønn/alder:	Mann, 49 år
-sertifikat:	CPL-A/IR-A og instruktørbevis klasse 2
-flygererfaring:	Total flygetid: 2 205 timer. Siste 90 dager: 4:30. Siste 24 timer: 2:30
Informasjonskilder:	"Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382) fra fartøysjef, rapport fra verksted og HSLBs egne undersøkelser

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Formålet med flygingen var instruksjon av en elev som hadde hatt privatflygersertifikat ti år tidligere. Fartøysjefen har oppgitt at 800 m av den nordligste delen av rullebanen på Eggemoen var brøytet. Banen var isete og delvis snødekt. Fartøysjefen har anslått den generelle snødybden i området til å være 30-40 cm, og brøytekanten foran terskelen til bane 04 til å være ca. 1 m høy. Under trening på landingsrunder berørte flyets understell denne brøytekanten, som ikke var merket på noen måte. Fartøysjefen skriver i sin rapport:

”På grunn av den meget glatte banen skulle vi legge vekt på å lande innen 200 m fra terskelen. Vi tok av i sol, men etter hvert ble det et meget flatt lys. På finalen i den nest siste landingen bedømte jeg ikke høyden korrekt. Ble lurt av den hvite snøflaten. Da jeg oppdaget at vi var lavt, hevet jeg nesen til landingsstilling og ga full power. Jeg kjente at vi subbet brøytekanten, men kjente ikke noe slag eller retardasjon. Landingen var helt normal uten noen ulyder eller annet som skulle tilsi at flyet var skadet. Rullet rolig ut – og siden alt var normalt, tok jeg av og foretok en siste landingsrunde.”

Fartøysjefen har i forbindelse med høringsrunden bemerket at settingspunktet ble litt langt inn etter at han hadde gitt ”full power”, og siden han nesten hadde flyfart og banen var svært glatt, mente han det var tryggere å ta av igjen fremfor å gjøre en ”full stop” landing med fare for utforkjøring.

Fartøysjefen beskriver videre at han og eleven for sikkerhets skyld inspiserer flyet etter siste landing, uten at noen tegn til skade ble funnet. Han meldte også fra om det inntrufne til klubbens tekniske leder. Teknisk leder inspiserer selv flyet med hovedvekt på understellet, uten å finne noe å anmerke. Brøytekanten hadde spor fra alle tre hjulene på flyet.

Da flyet en måned senere skulle inn til rutinemessig vedlikehold hos Aeromech AS på Kjeller, ble en plateskade i venstre vingerot tilfeldigvis oppdaget. Platene buklet seg da vingen ble påført belastning i forbindelse med at flyet skulle dyttes inn i hangaren. Skaden var ikke større enn at flyet kunne fergeflys til Norrønafly Rakkestad AS for reparasjon. Verkstedets vurdering var at skadene kunne stamme fra en hard landing eller store belastninger påført venstre hovedunderstell.

Fartøysjefen ved skoleflygingen som er beskrevet over, stiller seg uforstående til at den moderate berøringen av brøytekanten kunne ha forårsaket en skade av slikt omfang. Det er ikke meldt om andre unormale hendelser med flyet i perioden.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Kommisjonen kan ikke med sikkerhet fastslå at skaden ble påført luftfartøyet da det berørte en brøytekant før landing, og tar ikke stilling til dette.

Instruks om plassvedlikehold, BSL E 4-2 beskriver blant annet pliktene til ansvarshavende for bakkjetjenesten og hvordan brøyting og merking av brøytekanter skal foregå. Deler av forskriften gjelder også for flyplasser til ikke allmenn bruk, og det er anmerket at samtlige krav i størst mulig utstrekning bør etterkommes også for flyplasser av denne kategori. Generelt gjelder at dersom kontrasten mellom brøytet del og omliggende stripe er dårlig, skal det merkes, for eksempel med passende merkekvister. Dersom kontrasten mellom området foran terskel og brøytet rullebane er dårlig, skal området foran terskelen merkes. Sikkerhetssonen foran terskelen/det hinderfrie området mellom det ubrukbare området av banen og en eventuelt forskjøvet terskel skal strekke seg 30 m i lengderetningen.

Kommisjonen mener at fartøysjefen feilbedømte høyden, og at siktepunktet for landing ble lagt for nært det ubrøytete området av banen. Medvirkende til feilbedømmingen var sannsynligvis lysforholdene i kombinasjon med at merking av banen var mangelfull, slik at snøflaten fremstod som konturløs.