

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 38/2000

Avgitt: 07.08.2000

Luftfartøy

-type og reg.: PA-28-140, LN-BDB

-fabr. år: 1972

-motor: Lycoming O-320

Dato og tidspunkt: 4. januar 2000, kl 1437

Hendelsessted: Rygge flyplass, rullebane 30

Type hendelse: Luftfartshendelse, tap av retningskontroll under landing

Type flyging: Privat, klubb

Værforhold: Vind: 210° 06 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: høye skyer

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VFR

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 50 år

-sertifikat: Elevbevis

-flygererfaring: 65 flytimer, derav 30 timer siste 30 dager, 9:40 timer solo

Informasjonskilder: **Fartøysjefens rapport, rapport fra sjefflygeleder Rygge og HSLs undersøkelser.**

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen var elev ved Borg flyklubbs flyskole på Rygge. Som elev med elevbevis skulle han fly solo landingsrunder.

Eleven tok av kl. 1433 og ble klarert til å utføre første landing (touch and go).

Kl. 1437 observerte vakthavende flygeleder at LN-BDB skar ut av rullebanen til venstre. Flyet kommer deretter i luften med kurs ca. 90° av rullebanen. Flyet svingte i lav høyde tilbake mot baneretningen og fortsatte stigningen langs taksebanen parallelt med rullebanen, med kurs ca. 300°.

I sin rapport skriver eleven/fartøysjefen at han registrerte at det under landingen var 6 kts sidevind fra 200° og overraskende mye turbulens like før terskelen. I det hovedhjulene tok bakken dreide flyet plutselig kraftig mot venstre og eleven valgte å gå rundt igjen ved å gi på full motor. Flyet hadde da en vinkel med rullebanen på ca. 40° (vakthavende flygeleder estimerte ca. 90°), og eleven valgte å holde kursen inntil han fikk sikker hastighet og høyde før han svingte tilbake til baneretningen. Han fortsatte deretter stigningen over taksebanen parallelt med rullebanen.

Aktuell METAR for Rygge var: 1320 UTC. Vind: 150° 04 kt, varierende mellom 120° og 230°. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 1 000 ft, spredte i 10 000 ft og brukket skydekke i 20 000 ft. Temp: 6° C. Duggpunkt: 4° C. QNH: 1001 hPa.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) mener at sannsynlige årsaksfaktorer til hendelsen var at flyet ble påvirket av variabel vind under utfaltingen og at eleven ikke brukte korrekt teknikk for sidevindslanding. Denne forklaringen understøttes av at Rygge METAR oppgir vind som variabel mellom 120° og 230° og at tårnet registrerte vinden som 200° og 6 kts umiddelbart etter hendelsen.

Sett i lys av elevens erfaringsnivå er slike hendelser ikke uvanlige selv om eleven tidligere hadde vist akseptable landingsferdigheter sammen med instruktør.

HSL har registrert en økende tendens innen skoleflyging og privat/klubbflyging til dårlige landinger generelt og dårlige sidevindslandinger spesielt. Dette er noe skolesjefer og instruktører må vurdere og om nødvendig endre gjeldende prosedyrer. Det må også legges større vekt på bruk av godt flygerskjønn helt fra første instruksjonsleksjon, slik at flyelever blir vant med å gjøre egne vurderinger angående varierende flyforhold og at de kan ta sine forholdsregler.

I slike sammenheng tenker vi på valg av baneretning i forhold til vindretning, planlagt sidevindslanding og avbrudt landing dersom man blir overrasket av turbulens under utfaltingen.

HSL mener at når hendelsen først hadde inntruffet reagerte eleven fornuftig ved å gå rundt med en gang.

Tidsfaktoren i slike situasjoner er meget kritisk og ved å gi på full motor med en gang og mens flyets hastighet ennå var såpass høy, kom flyet i luften mens det ennå var på rullebanen.

Det ble ikke funnet hjulspor etter flyet i gresset utenfor banen.

Eleven viste også godt flygerskjønn ved å vente med å svinge tilbake til rullebaneretning til flyet hadde oppnådd sikker hastighet og høyde. Ved å holde flyet på denne kursen oppnådde eleven å stige med kurs rett inn i vinden som dermed hjalp ham til å vinne høyde raskere.

Etter hendelsen lot flyklubbens skolesjef eleven få gjennomgå mer instruksjonsflyging med sidevindslandinger før ny skolesjefsprøve (solosjekk) ble utført.

HSL mener at det er viktig at skolesjefen sammen med eleven, diskuterer hendelsen slik at eleven fullt ut forstår hva han gjorde feil og kan dra lærdom av hendelsen. Dette bidrar til å utvikle elevens flygerskjønn og selvtillit.