

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

RAP: 46/2002

Avgitt: 30. september 2002

---

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-NAO

-fabr. år: 1977

-motor: Lycoming O-320-D36

Dato og tidspunkt: 5. februar 2001, kl. 1530

Hendelsessted: Kjeller flyplass (ENKJ)

Type hendelse: Luftfartshendelse, brudd i understellets sakselenke med påfølgende problemer med retningskontroll under landing

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: 010° 4 kt. CAVOK. Temperatur: - 10 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VFR

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Brudd i sakselenke og avrevet bremsledning på venstre understell

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 42 år

-sertifikat: CPL-A og instruktørbevis IK-III

-flygererfaring: Totalt 542 timer hvorav 412 timer på typen. 20 timer siste 30 dager og 2 timer siste 24 timer

Informasjonskilder: ”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse NE-0382” og HSLs egne undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Det ble utført skoleflyging og eleven førte flyet. Under landing på rullebane 30 på Kjeller flyplass skar flyet like etter setting brått ut til høyre og begynte å skrense. Kontroll over flyet ble gjenvunnet ved hjelp av siderorspedalene og flyet ble brakt tilbake mot senterlinjen. En inspeksjon etter landingen viste at de to festeørene som holder sakselenken

---

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.

oppe på den venstre understellsleggen hadde brukket. Den nedre delen av leggen hadde deretter rotert så mye at bremseledningen ble slitt av. Landingen ble av fartøysjefen vurdert som normal med 40° flaps og 65 KIAS over terskelen.

HSL kom inn i bildet først etter at flyet var reparert på verksted og delen med brudd var kastet. Den kunne følgelig ikke undersøkes. På tidspunktet for hendelsen hadde flyet fløyet 11 498 timer. Mye av dette har vært skoleflyging og antall landinger må antas å være høyt. Hvis en antar at flyet i gjennomsnitt har landet to ganger per flytime tilsvarer det ca. 23 000 landinger.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Da HSL ikke har hatt tilgang til den aktuelle delen er det ikke mulig å si noe sikkert om årsaken til bruddet. Basert på opplysninger fra fartøysjefen er det ingen grunn til å tro at bruddet skyldtes overbelastninger i forbindelse med den siste landingen. HSL mener derimot at det høye antall landinger i mulig kombinasjon med tidligere harde landinger kan være årsak til at sakselenken feilet. Denne hendelsen bør være en påminnelse om at festeørene til sakselenkene på denne flytypen bør inspiseres ved daglig ettersyn og når flyet gjennomgår vedlikeholdsinspeksjoner.