

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

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

SL RAP: 29/2004

Avgitt: 17. september 2004

---

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Diamond Aircraft Industries DA40-D, LN-NEZ

-fabr. år: 2003

-motor: Thielert Aircraft Engines TAE 125-01

Operatør: Oslo Flyveklubb

Dato og tidspunkt: Fredag 23. juli 2004 kl. 1717

Hendelsessted: Leknes lufthavn, Lofoten (ENLK)

Type hendelse: Luftfartshendelse, propell berørte banen under landing

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: 100° 04 kt. CAVOK Temperatur/Duggpunkt: 23 °C/8 °C.

QNH: 1022 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Antall om bord: 1+2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Propellerbladene (3 stk.) skadet

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 32 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Total flygetid 92 timer, hvorav 71 timer på DA40-D. Siste døgn 5:30, siste 3 dager 5:30, siste 30 dager 16:10, siste 90 dager 42:20

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382) fra fartøysjefen

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen skriver i sin rapport:

*"Etter en helt uproblematisk flytur som forløp helt i tråd med operativ flyveplan (samt ATC flight plan), skulle jeg lande på ENLK, en for meg ukjent flyplass. Fra Leknes LTT fikk jeg*

*opplyst at et Widerøe-fly også var på veg inn, men at jeg kunne lande foran da WF-flyet var ventet noen minutter senere. Rullebane i bruk var 03. Jeg fløy inn til plassen sørøst-fra og så den da jeg var i ca. 1 500 ft høyde (3-4 NM sør for terskel 03). Innflygingen ble noe bratt, og min vertikale speed var noe høy (motor på tomgang mye av finalen). T.A.S. var ca. 75 kts på finale. Idet jeg når rullebanen (med motor på tomgang) og skal til å flate ut, får jeg noe oppdrift av den varmere lufta over banen (solstek mot mørk bane) i tillegg til at bakkeeffekten gir sitt bidrag til å øke løftet. For å unngå å steile i for stor høyde, setter jeg nesa ned (mens jeg selvsagt burde ha gitt på motor for å få kontroll over V/H-speed og om nødvendig gått rundt). Konsekvensen var en hard nesehjulslanding med påfølgende hard "bouncing" (Ca. 4 stk.). Etter stopp bekreftes det at propeller-bladene er skadet. Ingen andre materielle skader er notert så langt. Ingen personskaade inntraff.*

*Min vurdering er at jeg burde brukt motor for å få kontroll over landingen og om nødvendig gått rundt i stedet for å være fokusert på å tvinge flyet med under stress og stoppe før enden av banen. Feilvurderingen/feilprioriteringen har nok først og fremst sammenheng med mitt begrensede erfaringsnivå som flyger generelt (flight no. 2 etter PPL) og med kortbanelandinger spesielt."*

Leknes lufthavn er en AFIS-plass. Tilgjengelig landingsdistanse er 799 m. Den aktuelle flyturen startet fra Værnes. Resterende drivstoffmengde ved landing tilsvarte om lag en times flyging.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Fartøysjefen har gitt en grei beskrivelse av hendelsesforløpet og årsaken til den lite vellykkede landingen. Havarikommisjonen slutter seg til hans vurdering med tanke på hva som burde vært gjort annerledes. På generell basis vil kommisjonen nok en gang påpeke viktigheten av å trene på avbrutt innflyging/landing fra forskjellige stadier under innflygingen, slik at det "sitter i ryggmargen". Flygere med lavt erfaringsnivå som flyr VFR til en ukjent kortbaneplass har mye å konsentrere seg om. Et alternativ for å senke stressnivået kunne vært å utsette hele innflygingen og posisjonere seg i ventemønster slik at ankommende rutetraffikk kunne lande først.