

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 69/2000

Avgitt: 3. november 2000

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Reims Aviation (Cessna) F-172L, LN-NFL
-fabr. år:	1971
-motor:	Lycoming O-320-E2D
Dato og tidspunkt:	29. september 1998, kl 1445
Hendelsessted:	Hokksund Flyplass, Buskerud
Type hendelse:	Luftfartsulykke, skade v/landing
Type flyging:	Privat
Værforhold:	Vind: 300° 5 kt. Sikt: + 10 km. Skybase: 5.000 ft. Temperatur: 15 – 20 °C. QNH: 1015 hPa.
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen.
Antall om bord:	3
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Omfattende
Fartøysjefen	
-kjønn:	Mann
-alder:	32 år
-sertifikat:	PPL-A
-flygererfaring:	93 timer 15 minutt, alle på type
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen startet landing med 40° flaps og kom for langt inn under utflating på bane 28. Han bestemte seg derfor for å gå rundt. Det ble gitt full throttle og flaps ble forsøkt satt til 10 grader. Det oppstod imidlertid problem med å få opp flaps, og i løpet av den tiden dette tok hadde han kommet så langt inn på banen at en utklating ville medført stor fare for steiling over hinder i enden av rullebanen. Throttle ble trukket tilbake for å forsøke å lande på gjenværende del av rullebanen. Hastigheten var imidlertid så lav at straks throttle ble trukket tilbake falt nesen, med en kraftig neshjulslanding som resultat. Neshjulet brøt

sammen og flyet skled framover på buken, før det stanset opp i kanten av rullebanen. Passasjerene og fartøysjefen evakuerte selv umiddelbart flyet.

Flyklubben har to fly av samme type, men med forskjellig operasjon av flaps. Fartøysjefen har i den seinere tid fløyet det andre flyet. I dette flyet forblir bryteren for flaps stående i valgt (her: øvre) posisjon av seg selv, og flaps begynner da å bevege seg. Ved ønsket posisjon settes bryteren manuelt tilbake i nøytral posisjon (midtposisjon) og bevegelsen stanser. Bryteren i det aktuelle flyet må manuelt holdes oppe til flaps har nådd ønsket posisjon, og går automatisk til nøytral posisjon når den slippes. Fartøysjefen mener han i en kritisk situasjon har operert bryteren feil og dermed ikke oppnådd ønsket posisjon for flaps. Ved ”landing” stod flaps på 40°.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det beskrevne hendelsesforløpet synes sannsynlig. Innflyging er utført med for høy hastighet, det ble besluttet å foreta en ”go around”. Hastigheten hadde i mellomtiden avtatt og blitt svært lav, flaps var helt ute og man får en utsteiling. Fartøysjefen hadde fløyet begge flyene tidligere og burde dermed være kjent med forskjellen for kjøring av flaps. Han hadde imidlertid i det siste fløyet det andre flyet og dermed vent seg til dette flyets system. Det vil alltid være en mulig fare for ”forvirring” ved skifte av system, men det forventes at forvirringen oppklares før varianter av samme flytype tas i bruk. Flaps kjøres bla. ved gjennomgang av sjekklister før avgang. Feilvurdering av innflygingshastighet kan relateres til dårlig lokalkjennskap og /eller mangel på erfaring.