

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 44/2000

Avgitt: 25. august 2000

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

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-25-235 Pawnee, LN-NTH

-fabr. år: 1968

-motor: Lycoming O-540-B2B5

Dato og tidspunkt: 18. april 2000, kl. 1745

Hendelsessted: Bane 25 på Oppdal flyplass Fagerhaug

Type hendelse: Luftfartshendelse, hard landing etterfulgt av utskjening fra det sentrale asfaltdekket og ut på grusen på siden av banen

Type flyging: Privat (Klubb)

Værforhold: Vind: 180-200° 12-14 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Skybase: over 5 000 ft. Temperatur: 5 °C. QNH: Ukjent. Det var en fjellbølge med rotor over dalføret. Ingen byger – oppholdsvær

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Bjelke og spant i venstre flap bøyd. Duk venstre flap revnet

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 28 år

-sertifikat: PPL – A

-flygererfaring: Total flygetid 361:40, tid på typen: 17:00 timer

Informasjonskilder: Fartøysjefens ”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse” (NE 0382), korrespondanse mellom Flyplassseksjonen og ansvarshavende for bakketjenesten på Oppdal flyplass Fagerhaug og HSL’s egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under utflating for landing på bane 25 på Oppdal flyplass Fagerhaug etter et seilflyslep, steilet eller ”mushet” flyet gjennom fra 1 – 2 m høyde over banen. Det ble gitt på motor for å bremse gjennomsynkningen, men det ble en hard landing. Flyet spratt opp igjen etter første setting, og driftet av mot høyre.

I følge fartøysjefens rapport rullet flyet etter andre setting gjennom en 10 cm dyp vanndam som lå inn mot asfalten midt på banen. Vannspruten fra venstre hovedhjul slo inn mot undersiden av venstre vinges flap. Det ble ikke funnet skader pga. den harde landingen, kun fra vannspruten. Fartøysjefen mener at den harde landingen trolig skyldes et vindskjær i utflatingen. Han mener at utflatingen ble påbegynt i korrekt høyde og med hastighet 75 MPH.

I følge rapport fra flyplassansvarlig ved Oppdal flyplass Fagerhaug finnes det et parti ca. 350 m inn på bane 25 av 10 til 15 m lengde hvor det kan være en fordypning og hvor det tidvis kan være noe vann. Han anser dog at denne fordypningen maksimalt har ca. 3 cm dybde. Flyplassansvarlig er uenig med fartøysjefen i hvordan skaden på flyet oppsto. Han anser at skaden på flap ikke ble gjort p.g.a. kjøring gjennom noen vanndam.

I Jeppesen Airfield Manual Norway, Oppdal Fagerhaug er det oppgitt at banedekket er av asfalt. Banen er oppgitt til å være 796 m lang og 20 m bred. Basert på de foreliggende rapporter er banedekket på denne flyplassen til dels av asfalt av ca. 6 – 8 m bredde langs midten, utenfor er det grusbane. Det er i overgangen mellom asfalt og grus at vanndammer dannes.

Med referanse til BSL E 3-5, pkt. 13, ”Krav til flyplassdata og kunngjøring av slike” påligger det flyplassens innehaver å fremskaffe, dokumentere og vedlikeholde data om flyplassen. Informasjon om flyplassenes status videreformidles av Norsk Aero Klubb (NAK) til Jeppesen som oppdaterer Airfield Manual Norway.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL konstaterer at det er ulike oppfatninger om hva skaden på flapen skyldes.

Med referanse til fartøysjefens rapport bekrefter denne hendelsen at det kan være uheldig å operere fra baner hvor det er dype vanndammer. HSL anser at flygere bør være kritiske til bruk av rullebaner hvor det er større ansamlinger av vann, dette gjelder både for avgang og landing.

Eierne av flyplassen bør for øvrig vurdere om vedlikeholdet av rullebanen kan forbedres slik at ikke vann samles på banen.

TILRÅDING

HSL tilrår eier/operatør av Oppdal flyplass Fagerhaug å gi utfyllende informasjon om flyplassens banedekke til NAK slik at dette kan formidles til Jeppesen.
(Tilråding nr. 53/2000).