

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

RAP: 59/2002

Avgitt: 23. oktober 2002

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Reims Aviation F 172 H, LN-RAL

-fabr. år: 1970

-motor: Lycoming O-360

Dato og tidspunkt: 1. juli 2002, kl. 1600

Hendelsessted: Rullebane 14 Røros flyplass (ENRO)

Type hendelse: Luftfartsulykke, hard landing, nesehjulslegg og propell ble skadet

Type flyging: Privat (Klubb)

Værforhold: Vind: varierende retning 2 kt. Sikt: mer enn 10 km.

Skyer: brutt skydekke. Temperatur: 11 °C. QNH: 999 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skadet nesehjulslegg, nesehjul og propell

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 63 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Total flygetid: 352 timer, alt er på aktuell flytype. I følge flyklubben flyr fartøysjefen regelmessig, ukentlig eller annenhver uke avhengig av værforhold.

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse", NF 0382, rapport fra flyklubbens leder og HSLBs egne undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Etter en normal innflyging til rullebane 14 på Røros flyplass flatet fartøysjefen ut i ca. 2 m høyde over banen. Flyet steilet i denne høyden, og traff banen så hardt at materielle skader oppsto. Flyet gjorde noen hopp, og fartøysjefen valgte å avbryte landingsforsøket. Han

---

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.

gjorde en ny landingsrunde. Denne gangen kom han for høyt inn og innflygingen ble avbrutt. Enda en innflyging ble gjennomført, denne gang med en normal setting på hovedhjulene. Fartøysjefen forsøkte å holde nesen oppe så lenge som mulig. Til slutt sank nesen ned og flyet stoppet. Det ble behov for assistanse for å bringe flyet inn til parkering.

Nesehjulsleggen og nesehjulet var skadet. Propelltippene var bøyet bakover ca. 5 – 10 cm.

I et høringsvar fra Luftfartstilsynet til denne rapport sies det bl a.:

”Luftfartstilsynet deler oppfatningen at harde landinger skjer hyppig og har derfor utført en analyse som ligger på Luftfartstilsynets hjemmeside:

[http://www.luftfartstilsynet.no/temaer/analyse/analyse\\_harde\\_landinge.htm](http://www.luftfartstilsynet.no/temaer/analyse/analyse_harde_landinge.htm)”

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Fartøysjefen burde ha forstått at propellen slo i banen ved den første landingen. HSLB ser en farlig situasjon ved at han fortsatte å fly to landingsrunder med skadet propell. Banen på Røros er av en slik lengde at HSLB anser at fartøysjefen burde ha stoppet på banen etter den harde landingen.

HSLB mener at fartøysjefen med fordel bør fly noen timer instruksjon i landingsteknikk før han fortsetter flyging med passasjerer.