

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 34/2001

Avgitt: 18. september 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: Beech B55, N-7148R

-fabr. år: 1977

-motor: 2 stk Continental IO-470L

Dato og tidspunkt: 10. desember 1998, kl. 18:04

Hendelsessted: Lista Lufthavn, bane 14

Type hendelse: Luftfartsulykke, hard landing

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 160°/16 kt, sterkere i øvre lag. Skyer i 900 ft, god sikt under skyene.

Temp: 1°C. QNH: 1020 hPa

Lysforhold: Mørkt

Flygeforhold: VMC/IMC

Reiseplan: Ingen.

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Omfattende. Brudd i nesehjulslegg (NLG), skrogskader, skade på propellene

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 51 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Totalt 1 026 flytimer hvorav 515 på aktuell type (25 siste 30 dager) og 68 timer i mørke (4,6 timer siste 30 dager).

Informasjonskilder: Rapport NE 0382 /Lufttrafikktenesten / Samtale med fartøysjef.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygingen startet på Stavanger Lufthavn Sola (ENZV) med Lista Lufthavn (ENLI) som bestemmelsessted. Fartøysjefen er britisk statsborger. Han har fløyet mye i Norge og han er derfor godt kjent med norske flyforhold. Han har også vært på Lista flere ganger tidligere. Værinformasjon ble innhentet om lag 1 time før avgang fra Sola. Avgang ble foretatt kl. 17:20 for VFR flyging i ukontrollert luftrom. Det var drivstoff om bord til 5,5

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.

timer flyging. Flygingen skulle foregå i 1 000 ft høyde, men pga. været ble denne endret til 3 800 ft. På grunn av ising i den nye høyden måtte han imidlertid igjen ned til 1 000 ft. Han møtte sterk vind på veien og innhentet oppdaterte værinformasjoner for Lista. Basert på denne oppdaterte meldingen valgte han å ikke returnere til Sola, men fortsette for å lande på Lista. Han anmodet om, og ble gitt, vektorer til ILS før han ble klarert for landing på Lista Lufthavn, bane 14. Han hadde visuell kontakt med bane 14 i god tid før landingen. Vinden kom da i kast og fartøysjefen anslo den til å være sterkere i 500 ft. enn på bakken, dvs sterkere enn 16 kt. Landingshastigheten var omkring 85 kt, som er akseptabelt under de gitte værforhold. Understellet var ute og i låst posisjon. Dette ble også indikert i cockpit. Fartøysjefen mener at han feilbedømte høyden og at flyets hovedhjul ikke hadde positiv kontakt med rullebanen før nesene ble senket. Landing ble dermed foretatt på nesehjulet og samtidig slo også propellene ned i rullebanen. Dette resulterte i at flyet gjorde flere hopp på rullebanen før nesehjulsleggen brakk ved den 3. banekontakten. Flyet skled/rullet deretter på flyets fremre underside og hovedhjul før det stanset på banen med store skader på skrog, propeller og understell. Dette hendelsesforløpet er bekreftet av merker på rullebanen. Fartøysjefen opplevde ikke vinden dramatisk før flyet traff rullebanen med nesehjulet først og påfølgende kontakt mellom propeller og rullebane. Rullebanen på Lista Lufthavn er ikke utstyrt med senterlinjebelysning. Fartøysjefen var alene i cockpit og hadde derfor en ganske stor arbeidsbelastning. Arbeidsbelastningen gjorde at han ikke tenkte på å anmode om demping av banebelysningen. Han mener det ville vært lettere å vurdere høyden dersom belysningen hadde blitt dempet. Bane 14 er ikke utstyrt med PAPI eller andre tilsvarende visuelle innflygingshjelpemidler. Dersom innflygingshjelpemiddel hadde vært tilgjengelig, ville fartøysjefen følt seg mer komfortabel ved etablering av en korrekt glidebane. I tillegg mener han at det ville vært lettere dersom rullebanen hadde hatt senterlinjebelysning. Fartøysjefen mener i ettertid at han burde avbrutt landingen ved første kontakt med rullebanen.

Det ble omfattende skader på skrog og propell.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Basert på samtaler med fartøysjefen kan tekniske feil utelukkes som bidragende faktor til ulykken. Kommisjonen slutter seg til fartøysjefens oppfatning om at han har bedømt høyden feil og at dette i kombinasjon med en vindrosse gjorde at han tok banen med nesehjulet først. Banebelysning blir ikke rutinemessig dempet og siden det ikke ble anmodet om dette, ble det ikke gjort. Dette er iht. regelverket (AIP 1.1-3). At fartøysjefen ikke anmodet om å få dempet banebelysningen vanskeligjorde hans mulighet for å bedømme høyden.