

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 36/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 9. desember 1997

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA 34/220 T, OO-VWK
-fabr. år: 1981
-motor: 2 stk. Teledyne Continental LTSIO-360-KB

Radiokallesignal: OO-VWK
Dato og tidspunkt: 25. september 1997 kl. 1420
Hendelsessted: Hamar (Stafsberg)
Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse
Type flyging: Privat
Værforhold: Vindstille, lettskyet, god sikt
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: VFR
Antall ombord: 6
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Neseparti, propeller
Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 45 år
-sertifikat: CPLH, PPLA
-flygererfaring: Total tid: 4 105 timer. Helikopter: 3 394 timer. Fly: 711 timer.
Tid på aktuelle type: 492 timer.

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, politiets rapport og HSL's egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

OO-VWK var på en privatflyging fra Belgia, via EKAH/Thirstrup (Danmark) og Torp til Hamar/Stafsberg. Flygingen ble utført VFR, og værforholdene var svært gode. Framme i Hamar-området besluttet fartøysjefen å fly venstre medvindslegg til bane 15. Han forsøkte å kalle opp tårnet, men fikk ikke svar. Tårnet var på dette tidspunkt ubetjent. Mens han fløy venstre medvindslegg, inspiserte han landingsområdet visuelt, og observerte ingen hindringer. Han bestemte seg derfor for å fortsette innflygingen. Alt virket normalt, og 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.

fullførte sjekklistene. 3 grønne lys bekreftet at understellet var nede. Dette ble også sjekket visuelt, ved hjelp av en speilordning som er installert på dette flyet. Med en hastighet på 85 kt, utførte han en 3- punktlanding. Umiddelbart etter settingen, brøt nesehjulet sammen, og nesepartiet samt propellene slo i bakken. Fartøysjefen styrte flyet ut over banekanten. Dette fordi han var redd friksjonen mellom flyet, og asfalten på rullebanen, ville forsterke en eventuell varmeutvikling. Etter 322 m stanset flyet. Hverken fartøysjefen eller passasjerene kom til skade.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Den direkte årsaken til hendelsen var etter HSLs oppfatning, feil landingsteknikk. Flyet traff rullebanen med nesehjulet først, noe som resulterte i at festebraketten for nesehjulets hydraulikkaktuator ble revet løs fra flyets struktur. Dette førte igjen til at nesehjulets nedlås ikke ble holdt i låst posisjon.

Fartøysjefen forklarte at han alltid foretar 3- punktlandinger med dette flyet. Det var tydelige gummimerker i rullebanen, som viste hvor flyet satte seg. Ved å måle avstanden mellom nesehjulmerket og hovedhjulmerkene, og sammenligne denne med den aktuelle avstanden mellom nesehjulet og hovedhjulaksen på flyet, viste det seg at avstanden mellom merkene på rullebanen var 1350 mm, mens den reelle avstanden på flyet er 2215 mm. Det er således klart at nesehjulet traff bakken først. Dette førte til en overbelastning av nesehjulkonstruksjonen, som umiddelbart brøt sammen. Tydelige merker etter propellene i rullebanen bare noen meter etter nedslagsmerkene for hjulene, bekrefter også hendelsesforløpet. HSL har ikke funnet andre tekniske feil med flyet enn den løsrevne braketten.

Fartøysjefen ga uttrykk for at da flyet ble innkjøpt fra Sveits i 1994, viste flyets tekniske dagbøker tidligere reparasjoner på nesehjul og propeller. Fartøysjefen antydte at disse reparasjonene kunne stamme fra skader i forbindelse med "nesehjulslandinger". Disse opplysninger er bekreftet ved at HSL har fått innsyn i disse dagbøkene. Det er utført 3 reparasjoner (6/89, 2/91, 11/93) etter "bodenberuhrung". HSL har ikke kunnet fastslå om disse reparasjoner har hatt innvirkning på den aktuelle hendelsen.

Etter HSLs oppfatning er fartøysjefens landingsteknikk, der han konsekvent utfører 3- punktlandinger, svært uheldig. Spesielt fordi denne flytypen ifølge fartøysjefen er nese- tung, noe som vil øke faren for nesehjulslandinger ytterligere.

HSL vil anbefale at fartøysjefen reviderer sin landingsteknikk.