

RAPPORT

SL 2018/16



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ STORD LUFTHAVN SØRSTOKKEN 20. OKTOBER 2017 MED CESSNA AIRCRAFT COMPANY 182N, LN-DBY

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid skal unngås.

ISSN 1894-5902 (digital utgave)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 19. desember 2014 nr. 1848 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 3.

Foto: SHT og Trond Isaksen/OSL

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ STORD LUFTHAVN SØRSTOKKEN 20. OKTOBER 2017 MED CESSNA AIRCRAFT COMPANY 182N, LN-DBY

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 11.12.2018
SL Rapport: 2018/16

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO Annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Cessna Aircraft Company 182N, LN-DBY
- Produksjonsår: 1969
- Motor: Teledyne Continental O-550-F-TS

Operatør:

- Bergen fallskjermklubb
- Dato og tidspunkt: Fredag 20. oktober 2017 kl. 1722
- Hendelsessted: Stord lufthavn Sørstokken (ENSO)
- ATS luftrom: Stord TIZ, ikke kontrollert luftrom klasse G
- Type hendelse: Luftfartsulykke, hard landing
- Type flyging: Privat (klubb)
- Værforhold: METAR Stord lufthavn kl. 1750: ENSO 201550Z 11019KT 9999 FEW057 BKN078 14/07 Q1007=

Lysforhold:

Dagslys

Flyforhold:

VMC

Reiseplan:

VFR

Antall om bord:

To, instruktør og flyger

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Strukturskader på innfesting av neshjulslegg og bøyde propellblad

Andre skader:

Ingen

Flyger:

- Alder: 55 år
- Sertifikat: PPL (A)
- Flygererfaring: Totalt 287 timer hvorav 0 timer på aktuell type. Totalt siste 90 dager: 4 timer hvorav 0 timer på typen.

Instruktør:

- Alder 37 år
- Sertifikat: CPL (A)
- Flygererfaring: Totalt 1 212 timer hvorav 102 timer på aktuell type. Totalt siste 90 dager: 108 timer hvorav 2 timer på typen.

Informasjonskilder: NF-2007 «Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» fra flyger og instruktør samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flyet tok av fra Bergen lufthavn Flesland (ENBR) kl. 1651 med en instruktør og en flyger om bord. Flyturen var en familiariseringstur for flygeren og i den forbindelse var det planlagt å fly landingsrunder på Stord lufthavn Sørstokken (ENSO). Flyturen til Stord varte ca. en halv time og underveis ble det fløyet forskjellige manøvrer for å bli kjent med flyet.

Da de kom fram til Stord ble det fløyet to normale landingsrunder til rullebane 14. Vinden var fra øst-sørøst med ca. 20 kt styrke og på Sørstokken medfører det vanligvis noe urolige forhold under innflygingen. Flygeren hadde ifølge instruktøren god kontroll på de to første landingsrundene, men han hadde noe høy gjennomsynkning like før landing. Flygeren klarte å korrigere dette slik at innflygingene ble fullført med landinger.

På den tredje landingsrunden skulle det simuleres bortfall av motor med påfølgende nødlanding. Flyet lå noe høyt på finalen og flygeren korrigerte høyden med å sideslippe mot høyre, noe som medførte at han periodevis ikke så rullebanen fordi han satt i venstre sete. Instruktøren har forklart at han valgte å ikke påpeke dette fordi han mente det var en god demonstrasjon på at det i dette tilfelle ville vært bedre å sideslippe mot venstre for å holde rullebanen i synet. Da flyet ble rettet opp lå de lavere enn ønsket med en for høy gjennomsynkning. Like etterpå landet flyet hardt med hovedhjulene først.

Flyet ble stoppet opp på rullebanen og etter at flyger og instruktør hadde tatt seg ut av flyet, kunne de konstatere at flyet hadde blitt påført skader på nesehjulslegg og propell. Nesehjulet hadde truffet rullebanen såpass hardt at festet til nesehjulsleggen hadde løsnet og blitt bøyd fremover. Propellen hadde i tillegg slått ned i rullebanen.

I etterkant har instruktør forklart at han mente at flygeren hadde nok kontroll under innflygingen til å kunne gjennomføre en landing. Selv om innflygingen ikke var god ville han bruke dette som læring i etterkant. Da instruktøren skjønnte at landingen ikke kom til å gå greit, var det for sent å ta over kontrollene.



Figur 1: Skade på nesehjulsleggens innfesting og propell. Foto: Privat

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen legger til grunn instruktørens forklaring om at den harde landingen var resultat av at gjennomsynkingen under siste del av innflygingen var for høy og at nødvendig korleksjon kom for sent til å hindre den harde landingen. Det vil alltid være en instruktørs dilemma hvor tidlig man skal gripe inn når utført flyging ikke er optimal. Korrigeres det for tidlig, kan situasjonen bli slik at flygeren ikke selv får erfare hvorvidt utførelsen av øvelsen kunne ha blitt god eller dårlig. For sen eller manglende inngripen, slik det var i dette tilfellet, kan føre til uønskede hendelser som resulterer i materielle- og i verste fall personskader.

På begge landingsrundene før uhellet inntraff, hadde flygeren litt stor gjennomsynking på finalen før landing. Alternativt kunne instruktøren bedt flygeren gjøre flere landingsrunder før han økte vanskelighetsgraden med simulert motorbortfall. Særlig tatt i betraktning de urolige vindforholdene. Havarikommisjonen mener videre at instruktøren, basert på erfaringene fra de to første landingene, med fordel kunne gitt seg selv større marginer til å gripe inn, enten ved muntlige korrigeringer eller ved fysisk å ta over kontrollene.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 11. desember 2018