

# RAPPORT

SL 2020/20



## RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ REINSVOLL FLYPLASS 15. FEBRUAR 2020 MED GLASAIR AVIATION LLC SPORTSMAN 2+2, LN-WWW

*Statens havarikommisjon (SHK) 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 havarikommisjons 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.

## RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ REINSVOLL FLYPLASS 15. FEBRUAR 2020 MED GLASAIR AVIATION LLC SPORTSMAN 2+2, LN-WWW

Statens havarikommisjon  
Postboks 213  
2001 Lillestrøm  
Telefon: 63 89 63 00  
<http://www.nsia.no>  
E-post: [post@nsia.no](mailto:post@nsia.no)

Avgitt dato: 06.10.2020  
SL Rapport: 2020/20

---

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHK 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 + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy:

- Type og reg.: Glasair Aviation LLC SPORTSMAN 2+2 (eksperiment klasse), LN-WWW
- Produksjonsår: 2007
- Motor: Lycoming YIO-360-M1A

Operatør: Privat

Dato og tidspunkt: Lørdag 15. februar 2020 kl. 1530

Hendelsessted: Reinsvoll flyplass (ENRV)

ATS luftrom: Ikke-kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse: Luftfartsulykke, tap av kontroll under landing

Type flyging: Privat

Værforhold: Svak vest-sydvestlig vind. God sikt. Høyt skydekke.  
Temperatur: -1 °C. QNH: 1009 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: Fartøysjef

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Bøyd propell, knekt nesehjulslegg og skrogskader ved innfesting til nesehjulslegg.

Andre skader: Ingen

Fartøysjef:

- Alder: 57 år
- Sertifikat: PPL (A)
- Flygererfaring: Totalt antall flytimer var 265 timer, hvorav 9 timer på typen. Siste 90 dager 2 timer, hvorav begge på aktuell type.

Informasjonskilder: NF-2007 «Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» fra fartøysjefen, samt SHKs egne undersøkelser.

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Etter en lokal flytur, returnerte fartøysjefen for å lande flyet på rullebane 34. Han har forklart at landingsrunden via venstre medvindslegg var normal og at finalen ble fløyet med full flaps og 65 kt hastighet. Rullebanen var islagt med et tynt snølag på toppen, men friksjonen ble likevel beskrevet som god. Rullebanen på Reinsvoll har en tilgjengelig landingsdistanse på 630 meter. Det er stigende terreng nord for rullebanen.

Da flyet nærmet seg landing, syntes fartøysjefen at setningspunktet virket å bli litt lengre inn enn ønskelig. Han vurderte å avbryte innflygingen, men mente at det fortsatt var nok landingsdistanse igjen til å foreta utrulling uten bruk av bremses. Like etterpå landet flyet hardt på hovedhjulene og spratt i været. Da flyet var på vei ned igjen, kontret fartøysjefen med å dra i stikka. Flyet landet på nytt og spratt i været. Ifølge fartøysjefen spratt det høyere enn første gang. Flyets nese tippet deretter ned slik at flyet traff rullebanen med nesehjulet først. Nesehjulsleggen ble overbelastet og knakk. Propellen slo ned i bakken og det oppsto skrogskader. Fartøysjefen ble ikke skadet i ulykken.

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen mener fartøysjefen kan ha hatt for stort fokus på hvor langt inne på rullebanen flyet kom til å lande. Det kan ha medvirket til manglende fokus på hastighetskontroll og gjennomsynking. Utilstrekkelig utflating (flare) kan fort føre til en hard landing hvor flyet spretter opp igjen. Havarikommisjonen mener at fartøysjefen med fordel kunne ha avbrutt innflygingen da han følte at setningspunktet ble for langt inn på rullebanen.

Da flyet spratt i været, trakk fartøysjefen stikka tilbake og holdt den der til flyet traff rullebanen igjen. Anbefalt teknikk dersom et fly spretter opp etter første kontakt med rullebanen («bouncing») er å «fryse stikka», og hverken skyve den fremover eller trekke den mer tilbake. Ved behov bør man da støtte opp med økt motorkraft for å redusere gjennomsynkingen. Noen ganger vil det være fornuftig å gi full motorkraft og avbryte landingsforsøket.

Statens havarikommisjon

Lillestrøm, 6. oktober 2020