

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 10/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 12. mars 1996

Luftfartøy

-type og reg.:	Piper PA 18, LN-ACG
-fabr. år:	1953
-motor:	TCM C90-8F, S/N 43975-3-8
Radiokallesignal:	LN-ACG
Dato og tidspunkt:	16. august 1995
Hendelsessted:	Skien lufthavn Geiteryggen
Type hendelse:	Luftfartshendelse, avkjøring ifm. landing
Type flyging:	Privat/klubb
Værforhold:	Vind 240-300/4-8, CAVOK
Flygeforhold:	VMC, dagslys
Reiseplan:	Ikke angitt
Antall ombord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Mindre
Andre skader:	Mindre skader på flyplassgjerde
Fartøysjefen	
-alder:	Mann, 46 år
-sertifikat:	PPL-A
-flygererfaring:	457 timer i løpet av 15 år
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport, politiets undersøkelse.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen forklarer at han tok av fra bane 01, gjorde en touch-and-go i moderat sidevind fra venstre. Han fløy deretter en kort lokal tur før han returnerte for å gjøre ytterligere en touch-and-go før han avsluttet med en full-stopp-landing. På finalen til 01 for touch-and-go fikk han opplyst at det fortsatt var litt sidevind fra venstre, 4-8 kt fra 240-280°. Noen minutter tidligere hadde vinden vært 8-10 kt. Han forklarer at landingen ble litt uryddig, og at den endte med en avkjøring til høyre. Han forsøkte å gå rundt igjen, men trakk av motor da flyet kom ut over banekanten. Flyet fortsatte utfor en skråning og stoppet mot gjerdet rundt flyplassen.

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.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL er enig i fartøysjefens egen bedømmelse av situasjonen, at avkjøringen skyldtes hans måte å manøvrere flyet på. Hans trenings- og erfaringsnivå var ikke godt nok til å beherske situasjonen når det først oppsto problemer. Før eller siden vil det oppstå retningsproblemer under landing av fly med halehjul. Flygere som vil holde ferdighetsnivået oppe, og som ikke flyr fly med halehjul ofte, bør derfor en gang iblant trene sidevindslandinger med instruktør.

Hendelsen synes forholdsvis uskyldig, og i dette tilfellet ble skadene små. Imidlertid kan det lett gå mye verre under tilsvarende forhold. Det har tidligere skjedd uhell med totalhavari på denne måten, og i ett tilfelle omkom to personer.

Landinger i sidevind medfører en tendens til at flyet vil dreie inn i vinden pga. værhaneeffekten. Dette er et problem alle som flyr er kjent med og forberedt på. Imidlertid kan det hende, som i dette tilfelle, at flyet dreier ut av vinden. I de tilfellene som er nevnt ovenfor, skjedde det for fartøysjefer som hadde et lavt erfaringsnivå på fly med halehjul. Problemet oppstår som regel når hjulbremsene brukes samtidig med at et vindkast løfter den vingen som er inn i vinden. Dersom så fartøysjefen bestemmer seg for å gi på motor for å gå rundt igjen, kan det oppstå en farlig situasjon. Bakkehastigheten øker raskt uten at det oppnås tilstrekkelig flygehastighet og rorvirkning før flyet er utenfor banen. I uheldigste fall oppnås det tilstrekkelig flygehastighet til å fly i bakkeeffekten, men i første omgang ikke ut av denne. Dersom foranliggende terreng ikke er flatt og uten hindringer, kan dette ende med en alvorlig ulykke.

TILRÅDINGER

1. HSL tilrår at Luftfartsverket (LV) vurderer om det er grunnlag for å skjerpe kravene for å tjenestgjøre som fartøysjef på fly med halehjul. Det tenkes her på krav til vedlikehold av ferdigheter i form av antall timer i løpet av en tidsperiode, eller prøve avlagt med en instruktør.
2. HSL tilrår at LV vurderer behovet for å pålegge instruktører som utfører utsjekk på flytyper med halehjul å legge vekt på færemomentet ved å forsøke å gå rundt igjen etter at flyet har dreiet ut av vinden og kommet ned i forholdsvis lav hastighet.