

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 20/98

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 30. april 1998

---

#### Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-18-150 (Super Cub), LN-HAR  
-fabr. år: 1952  
-motor: Avco Lycoming O-320 H2B  
Dato og tidspunkt: 16. oktober 1997, kl. 1225  
Hendelsessted: Reinsvoll flyplass ved Raufoss, bane 34  
Type hendelse: Luftfartsulykke, overkorreksjon under utrulling  
Type flyging: Privat  
Værforhold: Vindstille. Sikt: mer enn 10 km. Ingen skyer. Temperatur: 5°C  
Lysforhold: Dagslys  
Flygeforhold: VMC  
Reiseplan: Ingen  
Antall ombord: 2  
Personskader: Ingen  
Skader på luftfartøy: Betydelige skader bl.a. på venstre vinge  
Andre skader: Ingen  
Fartøysjefen  
-kjønn, alder: Mann, 55 år  
-sertifikat: PPL-A  
-flygererfaring: 1 650 timer  
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, teknisk undersøkelse og egne undersøkelser.

---

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

#### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under utrulling etter landing på bane 34 på Reinsvoll flyplass overkorrigerte fartøysjefen. Han fikk kontrasving og klarte ikke å rette opp flyet. Flyet slo ned i banen med venstre vinge og fikk store skader.

Fartøysjefen skriver bl.a. i sin rapport at hans mening om årsaken er:

"Klarte ikke å holde retningen på banen. Resulterte i overkorrigering.

---

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.

Situasjonen ble ikke noe bedre av at halehjulet roterte, kneplåsen m/fjærer virket ikke sammen med sideroret. Kunne svinge det 360° rundt uten motstand og påvirkning på sideroret".

Et autorisert flyverksted har på vegne av HSL foretatt undersøkelse av halehjulet. Det ble demontert og kontrollert uten at noe unormalt ble funnet. Halefjærens tilstand (lav gangtid) ga en riktig vinkling av hjulet mot underlaget og ga en så god stabilitet langs lengdeaksen som mulig på et halehjulsfly.

Etter reparasjonen av flyet ble det testfløyet med kontroll av rigging uten at det var noe å bemerke til understellets tilstand.

Følgende deler ble skadet ved landingen:

- Venstre høyderør
- Fremre og bakre vingebjelke
- 4 vingeribber
- Et segment av vingens forkantplate
- Vingebue.

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

Dette er annen gang på kort tid at fartøysjefen gjør en liknende avkjøring under landing med det samme flyet. Forrige gang var 2. august 1997, se HSL Bulletin 31/97. Tapet av kontroll gjorde at flyet forlot banen på Eggemoen hvilket også den gang førte til at venstre vinge ble sterkt skadet. Flyet var nettopp ferdig reparert etter de forrige skadene og deretter prøvefløyet, da denne ulykken fant sted.

HSL anser at fartøysjefen, som har liten erfaring på fly med halehjul, bør vurdere sin landingsteknikk for fly av denne kategori og eventuelt gjennomføre fornyet trening.