

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 31/97

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 25. november 1997

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-18-150 (Super Cub), LN-HAR

-fabr. år: 1952

-motor: Avco Lycoming O-320 H2B

Dato og tidspunkt: 20. august 1997, kl. 1620

Hendelsessted: Eggemoen flyplass

Type hendelse: Luftfartshendelse, avkjøring av rullebanen

Type flyging: Privat

Værforhold: Dagslys. Vind: ca. 180° ca. 5 - 8 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Vær: CAVOK. Skyer: Ingen. Temperatur: 26°C

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Venstre vingetipp, vingebejelke og opprevet duk

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 55 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 1 647 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

Fartøysjefen gjorde en typeutsjekk med instruktør på Super Cub dagen før hendelsen. Flygingen ble utført på Eggemoen. Utsjekken ble gjennomført med en vanlig gjennomgang av flytypen, noe "airwork" og endelig med hovedvekt på landinger med full stopp. Instruktøren anser at landinger med full stopp og taksing tilbake til avgangsposisjonen gir den beste treningen på denne type luftfartøy. Etter mindre startproblemer, ble 12 - 14 landinger med stopp utført uten vanskeligheter. Typesjekken ble bedømt tilfredsstillende utført, og dette ble innført i fartøysjefens loggbok.

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.

Neste dag fortsatte fartøysjefen å trene alene på landingsrunder på rullebane 22 på Eggemoen lufthavn. Ifølge fartøysjefen gjorde han 5 vel gjennomførte runder med forskjellige flapinnstillinger. Han var vel tilfreds med treningen. Ved slutten av utrulling på den 6. landingen, ca. 200 m syd av klubbhuset, ble flyet svingt svakt til høyre for å gjøre en venstre sving tilbake. Plutselig svingte flyet brått 180° mot høyre som resulterte i at venstre vinge slo i bakken og ble ødelagt.

Fartøysjefen mener at bremsene på høyre side sammen med et vindkast resulterte i den ukontrollerte svingen.

Luffartøyet er utstyrt med skivebremses. HSL har fått demontert og undersøkt bremsene uten at noe unormalt ble funnet. Høyre og venstre bremse tok litt ujevnt, men det er blitt opplyst at dette ikke er uvanlig på denne flytypen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

På grunn av den tette skogen som står forholdsvis nær til rullebanen på Eggemoen, kan vindforholdene der være noe spesielle. Det forekommer ofte at selv under moderate vindstyrker kan vinden komme i kast av forskjellig retning. Det er viktig at flygere som bruker Eggemoen, er oppmerksomme på dette forhold.

I dette tilfellet er fartøysjefen en erfaren flyger, men han hadde begrenset erfaring på denne flytypen.

I fjor registrerte HSL at det var en rekke hendelser og ulykker rapportert i forbindelse med landing. I de fleste av disse tilfellene oppga fartøysjefene vindforholdene under settingen som avgjørende for den mislykkede landingen. I år har det vært få tilfeller av denne type hendelser, noe som må ansees som en positiv utvikling.