

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 40/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 12. desember 1996

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA 18 Cub, LN-RTB

-fabr. år: 1951

-motor: Continental C 90-8F

Dato og tidspunkt: 6. august 1996 kl. 0850

Hendelsessted: Spåkenes i Troms

Type hendelse: Luftfartsulykke, landingsuhell

Type flyging: Privat

Værforhold: Svak, skiftende vind, sikt +10 km, +15°C

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ikke avgitt, ikke påbudt

Antall ombord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Propeller og høyre vinge skadet

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-alder: 25 år

-sertifikat: CPL-SEL/MEL, IR-A og IK-2

-flygererfaring: 2715 timer totalt, 8 timer på typen

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport til HSL, politirapport og tilleggsopplysninger gitt pr. telefon

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen opplyser at han hadde planlagt å lande på et jorde på Spåkenes. Han hadde sett seg ut dette jordet tidligere og mente at det var egnet for landing med Cub. Jordet er ca. 230 m langt og aktuell baneretning er nord/nord-øst - syd/syd-vest. Jordet stiger svakt i den nordlige enden. Fartøysjefen valgte å lande mot nord pga. stigningen i den retningen, og fordi vinden var ubetydelig. I forbindelse med settingen nær baneenden oppfattet fartøysjefen at tilgjengelig banelengde ikke var tilstrekkelig. Han mener at dette skyldtes at han fikk et vindkast bakfra under landingen. Han ga derfor på for å gå rundt igjen. Under denne manøveren kom flyet bort i gjerdet i nordenden av jordet. Fartøysjefen valgte

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.

da å nødlande rett fram på stranda i forlengelsen av det planlagte landingsområdet. Under utrullingene her sank hjulene ned i underlaget og flyet tippet over.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Erfaringene viser at risikoen for uhell øker drastisk når flyging utføres under "ikke-standardiserte forhold", f.eks. ved landing utenfor godkjent flyplass. Den eneste måten å redusere denne risikoen på, er å gå forsiktig og konservativt til verks. Med dette menes at forberedelsene må være svært grundige, enda bedre enn for annen flyging. Først og fremst må en være fortrolig med flytypen og dens egenskaper, både generelt, og særlig ved kortbaneoperasjoner.

I dette tilfellet var fartøysjefen en erfaren yrkesflyger, men han hadde bare noen få timer på flytypen. Den planlagte landingsplassen ga heller ikke noe større rom for feilmarginer med hensyn til settingspunkt og eventuelle vindkast. Det er sannsynlig at denne kombinasjonen ledet til uhellet.