

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 8/2001

Avgitt: 27. februar 2001

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-19 Army Cub, LN-ACF

-fabr. år: 1953

-motor: Continental C-90-8F

Dato og tidspunkt: 6. mai 2000, kl. 1500

Hendelsessted: Reinsvoll flyplass, Oppland

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, tap av retningskontroll under landing

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: 270° 3-5 kt. CAVOK. Temperatur: 20 °C.

QNH: 1021 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Liten rift i duk og små bulker i deksler på understell

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 54 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 177 timer på motorfly, 736 timer på seilfly og 6:40 timer på aktuell type. 1:35 timer på aktuell type siste 90 dager

Informasjonskilder: ”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse NE 0382” og rapport fra Vestre Toten lensmannskontor.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen hadde fløyet fra Hokksund flyplass (ENHS) da han mistet retningskontrollen over flyet under landing på bane 34 på Reinsvoll flyplass. Fartøysjefen har forklart at flyet ikke var helt utsteilet ved første berøring med banen, og at det deretter gjorde et lite hopp. Under siste del av utrulling mistet han retningskontrollen over flyet slik at det fortsatte

ned i noe kratt langs venstre banekant. På grunn av den lave farten ved avkjøringen fikk flyet bare mindre skader.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

HSL mottar jevnlig rapporter om hendelser i forbindelse med landing av fly med halehjul. Denne typen understell setter større krav til utførelsen av innflygingen og landingen enn det som er tilfelle med de fleste fly utstyrt med nesehjul. Halehjulsfly er lite tolerante for feilhandlinger i landingsfasen og krever riktig og rask reaksjon for å stoppe uheldige utviklingstendenser. Slike fly setter derfor høye krav til opplæring og kontinuerlig trening. For å bli en sikker "halehjulsflyger" kan det være nyttig å trene på å fly svært presist. Videre kan det være en fordel å fly halehjulsfly intensivt over en lengere periode slik at ferdigheten "setter seg ordentlig i ryggmargen". HSL mener at den aktuelle hendelsen kan sees i sammenheng med fartøysjefens lave erfaringsnivå på dette området.