

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon : 63 89 63 00
Faks : 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 27.12.2005
SL Rapport: 51/2005

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Piper L-18C Army Cub, LN-ACG
- Produksjonsår: 1953
- Motor(er): Continental C-90-8F

Operatør:

Grenland flyklubb

Dato og tidspunkt:

Søndag 17. august 2003, kl. 1950

Hendelsessted:

Skien lufthavn Geiteryggen (ENSN)

Type hendelse:

Alvorlig luftfartshendelse, "groundloop" under landing

Type flyging:

Privat (klubb)

Værforhold:

Vind: 270° 6 kt. CAVOK. Temperatur: 20 °C. Duggpunkt: 16 °C.
QNH: 1015

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

2

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Mindre skader på venstre vinge, venstre hovedhjul/understell og sidevegg innvendig i kabinen

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 47 år
- Sertifikat: PPL-A
- Flygererfaring: Totalt 474 timer hvorav 25 timer siste 90 dager. Erfaring på aktuell type 5:30 timer

Informasjonskilder:

"Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0832) og SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen hadde 16. april 2003 tatt utsjekk på halehjulsfly med LN-ACG. Han hadde da fløyet 4:55 timer med instruktør. Under denne treningen hadde han aldri opplevd at vindretningen avvok mer enn 20 – 30° i forhold til rullebaneretningen.

Den aktuelle flygingen var den første flygingen med halehjulsfly etter utsjekken. Fartøysjefen har forklart at han hadde fløyet lokalt i området i 30 min. og planla en landing på rullebane 01 på Skien lufthavn Geiteryggen. Det blåste ca. 6 kt vind rett inn fra venstre. Han satte flyet først ned på venstre hovedhjul med lav venstre vinge, men da han merket at flyet dreiet til venstre gav han på motor og fløy et stykke bortover rullebanen før han landet på ny. Under denne landingen begynte flyet å dreie til venstre og han korrigererte med høyre sideror. Korreksjonen ble for kraftig og flyet svingte ukontrollert til høyre slik at venstre vinge tok ned i rullebanen. Flyet ble stående på tvers av rullebanen med nesene pekende mot øst. De to om bord ble ikke skadet.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Landingen ble gjennomført i moderat sidevind godt innenfor flyets operasjonelle begrensninger. At landingen endte i en "ground loop" skyldes mest sannsynlig fartøysjefens lave erfaringsnivå på fly med halehjul. En utsjekk på halehjulsfly gir i utgangspunktet fartøysjefen et minimum av ferdigheter som lett kan gå tapt hvis ikke utsjekken følges opp med jevnlig egentrening. I dette tilfellet hadde fartøysjefen ikke fløyet fly med halehjul i løpet av de fire månedene som hadde gått siden utsjekken var gjennomført.

Et godt grunnlag for en god landing er en stabilisert innflyging. I dette tilfellet avbrøt fartøysjefen den første landingen og foretok en ny landing lengre inne på rullebanen. SHT mener at fartøysjefen burde ha gjennomført en ny komplett landingsrunde siden det første landingsforsøket mislyktes. Derved hadde han gitt seg selv bedre tid til å forberede sidevindslanding og til å stabilisere den nye innflygingen. Den utførte flygingen med to påfølgende landingsforsøk langs rullebanen ble unødvendig krevende.

På generelt grunnlag mener SHT at en utsjekk på halehjul ikke er komplett før eleven har demonstrert at han/hun behersker landinger også i moderat sidevind.