

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 21/2000

Avgitt: 22.05.2000

---

### Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 185, LN-ALQ

-fabr. år: 1979

-motor: TCM IO-520F

Dato og tidspunkt: 1. juni 1999, kl. 1200

Hendelsessted: Rakkestad flyplass

Type hendelse: Luftfartshendelse, landingsuhell

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 200° 10 kt. Sikt: minimum 15 km. Skyer: få skyer

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Sprekk i venstre hjulfelg og bøy på venstre hjullegg

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann/46 år

-flygererfaring: Total flygetid 218 timer, hvorav 6 timer siste 90 og 6 timer siste 30 dager, 3 landinger siste 90 dager på type

Informasjonskilder: *Fartøysjefens "Rapport om luftfartsulykke/hendelse"* (NE-382) og HSLs undersøkelser.

---

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

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under landing på Rakkestad flyplass, bane 15, mistet fartøysjefen retningskontrollen. Flyet svingte til høyre og fortsatte 10 meter utenfor rullebanen før det stoppet.

Før landing hadde fartøysjefen innhentet informasjon om vinden i området. Den var oppgitt til å være 200° og 10 kt. Under innflyging til flyplassen indikerte vindpølsen 0 vind ifølge fartøysjefen.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen skriver i sin rapport at i landingsøyeblikket kom det noe vind bakfra som resulterte i at "halen svingte ut mot høyre". Dette forårsaket at venstre hovedhjul tok banen først og flyet svingte brått til høyre.

Denne flytypen er utstyrt med halehjul. For landing i sidevind er det derfor avgjørende å benytte korrekt teknikk.

HSL anser at under de rådende forhold med generell vindretning ca. 50° fra høyre med styrke rapportert opptil 10 kt, ville det være forsvarlig å planlegge/utføre en sidevindslanding selv om vindpølsen indikerte 0 vind.

Det er sannsynlig at flyet ble utsatt for et vindkast under utflatingen. Det var ikke fartøysjefen forberedt på fordi han hadde basert seg på vindinformasjon fra vindpølsen.

HSL anser at den sannsynlige årsaken til hendelsen var at fartøysjefen ikke hadde planlagt, og derfor heller ikke utførte en korrekt sidevindslanding. Dette resulterte i en "ground loop".

En medvirkende årsak er lavt erfaringsnivå og lite kontinuitet. Av fartøysjefens rapport går det frem at han hadde kun 3 landinger siste 90 dager.

Halehjulslandinger generelt og sidevindslandinger spesielt, er til dels krevende øvelser. Det er derfor viktig at flygerne holder seg oppdatert ved jevnlig egentrening.