

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
 Telefon: 64 84 57 60
 Telefaks: 64 84 57 70
 URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 63/2002
 Avgitt: 23. oktober 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Piper PA-18-150, LN-HAR
-fabr. år:	1952
-motor:	1 stk. Lycoming O-320-A2B
Dato og tidspunkt:	17. mai 2002 kl. 1310
Hendelsessted:	Eggemoen flyplass, Buskerud
Type hendelse:	Luftfartshendelse, hard landing
Type flyging:	Privat
Værforhold:	Vind: 040° 10 kt. Sikt: 10 km+. Skyer: Spredte skyer over 4 000 ft. Temperatur: 15 °C
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall om bord:	2
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Begge propelltipper bøyd
Andre skader:	Ingen

Besetning:	Fartøysjef	Elev
-kjønn/alder:	Mann, 62 år	Kvinne, 28 år
-sertifikat:	ATPL-A	PPL-A
-total flygetid:	24 760 timer	130 timer
-denne type:	20 timer hittil i år	Ikke oppgitt
-siste 30 dager:	20 timer	4 timer
-siste 3 dager:	5 timer	1:50
-antall landinger:	120 hittil i år	Ikke oppgitt
Informasjonskilder:	"Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382)	

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen skriver i sin rapport:

”Etter en treningstur i terrenget skulle eleven prøve hjullanding. (10-15 kts motvind, ikke sidevind). Første landing resulterte i ”bounce” og dårlig retningskontroll, så jeg tok over, full throttle og go-around. Jeg demonstrerte så en hjullanding der jeg bevisst satte flyet markert ned og stikka godt frem. Vi tok ytterligere tre landingsrunder der jeg fløy og eleven var med på kontrollene. Turtall og trekraft var normale, og vi merket ingen vibrasjoner. Det var derfor en stor overraskelse etter landing/parkering å oppdage at begge propelltippene var skadet (bøyd tilbake).

Selv om vi ikke merket det, må uhellet ha inntruffet på en av de to første landingene. Flyet var aldri noe vesentlig foran horisontal stilling, så fjæringen i understellet må ha vært stor.”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Hendelsen viser at det er mulig å slå propellen ned i bakken under hjullanding med Cub. For å få dette til, må en eller flere av følgende faktorer være tilstede: høy hale, hard landing, svake dempere/strikk eller feil propelltype (for stor diameter). HSLB har ikke tatt stilling til hva som var årsaken i dette tilfellet, men ønsker å gjøre miljøet oppmerksom på at problemet kan oppstå.