

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 31/2001

Avgitt: 12. september 2001

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 timer) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 182M, LN-HIH

-fabr. år: 1969

-motor: Continental O-470 R

Dato og tidspunkt: 17. mars 2001, kl. 1555

Hendelsessted: Fjærekilen, Norsjø, Telemark

Type hendelse: Luftfartsulykke, fartøysjefen overskjøt beregnet landingsdistanse på islagt vann og flyet slo rundt i overgangen mellom vannet og en myr

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 010° 6 kt. Sikt og skyhøyde: CAVOK. Temperatur og duggpunkt: -2 °C /-12 °C. QNH: 1013 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Betydelige skader på propell, cowling, understell og vinger

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 64 år

-sertifikat: PPL-A med kvalifikasjoner SEL og SES

-flygererfaring: Total flygetid var 341 timer hvorav 150 var på aktuell type. Siste 90 dager ble det fløyet 17 timer og siste 30 dager 9 timer.

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382), skisse og fotos fra ulykkesstedet.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygingen med LN-HIH startet fra Skien flyplass Geiteryggen 17. mars kl. 1546. Det planlagte landingsstedet, Fjærekilen, ligger bare noen minutters flyging fra flyplassen. Stedet er en liten bukt syd i Norsjø omgitt av skogkledde åser. Før flygingen hadde

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.

fartøysjefen sammen med grunneier inspisert landingsstedet og målt istykkelsen. Ved inspeksjonen ble landingen planlangt med god margin til strandkanten.

Flyet ble etablert på lang finale fra vest. Det var lett sidevind fra venstre. Flaps full var planlagt satt, men fartøysjefen antar at han kom bort i håndtaket igjen etter at flaps var satt slik at flaps kun ble satt til 10°.

Fartøysjefen sier i sin rapport at han ved utflatingen konsentrerte seg om den vertikale avstand til isen. Dette førte til at det planlagte landingspunktet ble passert. Da settingen endelig fant sted oppdaget fartøysjefen at han var kommet for nær land til å kunne stoppe flyet. Han bedømte samtidig at en avbrutt flyging ikke ville være mulig på grunn av høyere terreng foran.

Han forsøkte derfor å gjøre en "ground loop" med øket motorkraft for ikke å kjøre ut av isflaten. Dette var mislykket og flyet seilte sidelengs av isen (antatt hastighet 15-20 kt) og inn på en myr hvor høyre hovedhjul tok ned i myra med etterfølgende rundkast. Flyet fikk betydelige skader, mens fartøysjefen kom uskadet fra ulykken.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Fartøysjefen tar selvkritikk for at han ikke på et tidlig tidspunkt oppdaget at han kom inn for landing med feil flapssetting. Dette gjorde at han fløt langt forbi det planlagte landingspunktet mens han var konsentrert om høyden over isflaten. Ved passering av det planlagte settingspunktet hadde det ennå vært mulig å gjennomføre en avbrutt innflyging.

Dersom det skal foretas en "ground loop" med et fly med nesehjul motvirkes svingtendensen ved økt motorkraft. HSL anser derfor at fartøysjefen gjorde det vanskeligere for seg ved gjennomføringen av denne manøver fordi han "ga på motor". Til dels ble retningen opprettholdt samtidig som hastigheten økte.

VEDLEGG

2 fotos

Fotos av LN-HIH etter ulykken 17. mars 2001

