

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 LILLESTRØM

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 11/2001

Avgitt: 15. mars 2001

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Beagle Auster 6A, LN-KCN  
-fabr. år: 1947  
-motor: De Havilland Gipsy Major 10-7-1

Dato og tidspunkt: 15. april 2000, kl. 1345

Hendelsessted: Stavanger lufthavn Sola

Type hendelse: Luftfartshendelse, delvis tap av kontroll under landing

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: 310 12 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: spredte skyer i 1 500 ft. Temp: 6 °C. Duggpunkt: 1 °C.

QNH: 998 hPa.

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skadet propell

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 56 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 350 timer totalt, derav 3 timer og 50 min. på halehjulsfly og aktuell type, hvorav 1 time og 25 min. på typen de siste 90 dager

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport (NE 382) og HSLs undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under landing på bane 29 på Stavanger lufthavn Sola, tapte fartøysjefen delvis kontrollen over flyet.

Det oppstod svingninger i lengderetningen ved at flyet "hoppet" to ganger på hovedhjulene. Etter det andre "hoppet" kom halen så høyt at propellen tok ned i rullebanen slik at propellspissene ble skadet.

Motoren stoppet ikke og fartøysjefen merket ikke noen unormale vibrasjoner eller ubalanse fra motor/propell og takset til parkeringsplass. Etter nedstenging av motor ble skadene på propellen oppdaget.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Denne flytypen er utstyrt med halehjul og har de landingsegenskaper som er typiske for halehjulsfly. De fleste av dagens klubb- og privatflygere har lært å fly på fly med nesehjul og har derfor generelt liten erfaring med halehjulsfly.

HSL mener at en vesentlig årsaksfaktor til landingsuhellet var at fartøysjefen brukte feil landingsteknikk. Medvirkende faktorer var lavt erfaringsnivå på halehjulsfly (totalt ca. 4 timer på et halvt år) og dårlig kontinuitet ved at fartøysjefen bare hadde fløyet 1 time og 25 min. på typen de siste 90 dager.

Halehjulsfly er mer krevende å lande da de krever spesielle landingsteknikker. Disse teknikker (trepunktslanding og hjullanding) er mindre feiltolerante enn landingsteknikk for fly med nesehjul. Det er derfor viktig å få en grundig utsjekk av en erfaren instruktør, for deretter å vedlikeholde ferdighetene ved å trene jevnlig. Dersom det har gått lang tid siden den siste flyging på typen, bør privatflygere og klubbflygere vurdere å ha med seg en instruktør på neste flyging.

BSL D 3-1 pkt. 9.3/9.4 setter krav til kontinuitet ved å spesifisere minimum 5 avganger og landinger siste 90 dager for å medbringe passasjerer. Bestemmelsene differensierer ikke mellom nesehjulsfly og halehjulsfly. Den enkelte fartøysjef bør vurdere sin kontinuitet på den enkelte flytype og selv pålegge seg egentrening før passasjerer medbringes.

HSL har i de siste årene hatt til behandling flere rapporter om ulykker og hendelser under avgang og landing med privatfly og klubbfly. HSL viser i denne forbindelse til BUL 4/97 (LN-DBK) og HSL RAP 85/2000 (LN-MAR). Den første omtaler 15 landingsuhell/ulykker der vindforhold og erfaringsnivå/ferdigheter var medvirkende årsaksfaktorer.

På denne bakgrunn bør NAK, klubbens ledere, skolesjefer og instruktører fokusere på korrekt landingsteknikk generelt, og landing i sidevind/landing med halehjulsfly spesielt. Dette kan med fordel benyttes som tema innen flytryggingsarbeidet i NAKs regi.