

## RAPPORT

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 07/2000

Avgitt: 9. februar 2000

---

### Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28-140 Cherokee, LN-UXF

-fabr. år: 1967

-motor: Lycoming O-320-ED3

Dato og tidspunkt: 27. februar 1999, kl. 1200

Hendelsessted: På Husodden flyplass i Søndre Land i Oppland

Type hendelse: Luftfartsulykke, landing før baneterskel

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: skiftende 4 - 6 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: spredt skydekke i 4 000 - 6 000 ft. Temperatur: -3°C.

QNH: 1003 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Bulket halefinne og høyre vingetipp. Skader på venstre hovedunderstell og neseunderstellet. Venstre frontrute knust

### Fartøysjefen

-kjønn, alder: Mann, 44 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 99 timer totalt. 10 landinger og 6:45 timer siste 90 dager.

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport NE-0382.

---

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

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Etter en lokal flytur som hadde vart ca. en time, valgte fartøysjefen å lande på bane 14 på Husodden flyplass. Under utflating før landing sank plutselig flyet 2 – 3 meter slik at venstre understell tok tak i brøytekanten i forkant av baneterskelen. Flyet landet på banen, men hadde da kommet så mye ut av kurs at det traff venstre banekant. Etter å ha fortsatt ca. 20 m i løssnø tippet det over på ryggen og kom til ro. Passasjeren og fartøysjefen greide å

---

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.

komme seg uskadet ut av flyet, etter at de hadde fått hjelp til å fjerne snø som blokkerte døren. Fartøysjefen skriver i sin rapport at han mener at havariet skyldtes at vinden ble feilbedømt, kombinert med motlys og en konturløs flate med nysnø. Banen, som var nybrøytet, var 600 m lang og 25 m bred.

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

Fartøysjefen opplevde i dette tilfellet et kjent problem, som oppstår når høyde skal bedømmes mot konturløse flater. For å øke sikkerheten bør landingsplasser dekket av is eller snø markeres, eksempelvis med barkvister eller lignende.

Fartøysjefen fikk i dette tilfellet hjelp til å komme ut av flyet uten at flyet ble unødig skadet. I en kritisk situasjon kunne det derimot ha vært påkrevet å knuse ruter for å komme ut. HSL mener at dette viser at den aktuelle løsningen med bare en dør er uheldig.