

RAPPORT

SL 2009/25



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ GOL FLYPLASS KLANTEN 10. AUGUST 2009 MED PIPER PA-18-150, LN-KAD

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 27.10.2009
SL Rapport: 2009/25

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO Annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Piper PA-18-150 Super Cub, LN-KAD

Operatør: Hallingdal flyklubb

Dato og tidspunkt: Mandag 10. august 2009 kl. 1800

Hendelsessted: Gol flyplass Klanten (ENKL)

ATS luftrom: Ikke kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse: Luftfartsulykke, utforkjøring på siden av rullebanen under avgang

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: METAR Fagernes

ENFG 101550Z 15006KT 9999 SCT025 BKN100 15/10 Q1011=

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Betydelige skader på understell, skrog, vingestag, vinger og propell

Andre skader: Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 64 år

- Sertifikat: PPL (A)

- Flygererfaring: Totalt 448 timer hvorav 6 timer siste 90 dager. Erfaring på aktuell type 43 timer, hvorav 4 timer siste 90 dager

Informasjonskilder: "Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart" (NF-2007) fra fartøysjef, værrapport fra Meteorologisk institutt, fotografier mottatt fra fartøysjef og forsikringsagent, samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Gol flyplass Klanten ligger 829 meter over havet, ca. 5 NM nordøst for Gol. Flyplassen har en gresstripe som er 1 100 meter lang og ca. 30 meter bred. Det er en vindpølse på plassen.

Fartøysjefen, som var alene i flyet, startet ca. kl. 1700 å fly landingsrunder. Første avgang denne ettermiddagen ble gjennomført fra rullebane 29. Fartøysjefen observerte ca. 90 graders sidevind fra venstre, og estimerte vindstyrken til å være 5-7 kt. Etter avgangen fløy han en runde i nærområdet, før han gjennomførte en landing med påfølgende avgang (touch and go) på rullebane 11. I følge fartøysjefen hadde vinden da snudd noen grader, slik at han ved landing på rullebane 11 hadde 5-7 kt vind skrått inn fra høyre. Han gjennomførte en ny landingsrunde uten problemer og landet med stopp på rullebane 11.

Etter den vellykkede landingen, takset fartøysjefen tilbake til terskelen av rullebane 11. Han påbegynte så en ny avgang. Fartøysjefen har karakterisert rullebanen som ganske våt, men ikke "ekstrem", og han syntes at flyet akselererte litt tregere enn han ellers hadde erfaring med. Etter ca. 100 meter begynte flyet å dreie til venstre, og fartøysjefen lyktes ikke med å korrigere retningen. Han forsøkte å svinge til andre siden ved hjelp av siderorspedalene, men opplevde ingen effekt av sideror. Hastigheten var så stor at han vurderte at han ikke ville klare å stoppe flyet før grøften på venstre siden av rullebanen. Han holdt derfor retningen rett fram. For å kunne passere over grøften og fram til et jorde 5-8 meter utenfor, forsøkte han å løfte flyet opp fra bakken. Han klarte imidlertid ikke å få flyet i luften, og berørte grøften med understellet. Det høyre landingshjulet traff så en stein. Flyet fortsatte videre ut på jordet, med synkende hastighet før det til slutt tippet framover og slo propellen i det våte underlaget. Flyet ble stående med propellen i bakken, ref. fig. 1. Det begynte å lukte bensin. Fartøysjef slo umiddelbart av magnetene og hovedbryteren, og stengte bensintilførselen. Deretter tok han med seg reisedagboken og fartøypapirer, og evakuerte flyet. Fartøysjefen ble ikke fysisk skadet under havariet.

Fartøysjefen varslet eierne av luftfartøyet, lensmannen og havarikommisjonen. Havaristedet ble senere fotografert. Etter klarering fra havarikommisjonen ble flyet deretter flyttet til en hangar i nærheten.

Fartøysjefen har i sin rapport beskrevet at det iht. hjulsporene på marka kunne se ut som at venstre hjul hadde vært i luften, likeså halehjulet, mens det høyre hjulet hadde vært i bakken i forbindelse med at han hadde forsøkt å løfte flyet over grøften, men med for liten hastighet.

Fartøysjefen mente det ikke var noe teknisk feil med flyet, men at endringer i vinden som følge av termikk medvirket til at han mistet kontrollen over flyet under avgang på bakken.

Havarikommisjonen har innhentet informasjon fra Meteorologisk institutt om vær-situasjonen på Gol flyplass Klanten denne dagen. Rapporten beskriver at Sør-Norge lå inne i et lavtrykksområde med ustabile luftmasser. Over det aktuelle området var det en sammenhengende skyformasjon som også kunne ha inneholdt bygeskyer. Det er ikke offisielle vindobservasjoner fra Klanten. Omkringliggende synopstasjoner og METAR fra Fagernes tyder på sør til sørøstlig vind med mellomvind mellom 5 kt og 12 kt styrke, og vindkast opp mot 15 kt. Det var denne dagen observert byger og torden i området. Utfallsvind fra disse bygene kunne ha gitt sterke lokale vindkast. Værradarbildet fra kl. 18 lokal tid viser ikke nedbørekko i umiddelbar nærhet. Bygeskyer som gir utfallsvind men ikke nedbør kan allikevel ha forekommet. Dette understøttes av den prognostiske oppstigningen for Klanten kl. 2000 lokal tid, som viste svært ustabile luftmasser hvor bygeskyer lett kan ha oppstått.

Undersøkelser av skadeomfanget har vist at flyet ble påført betydelige skader på propell, understell, skrog, vingestag og vinger (se fig. 2).

Flyet var utstyrt med fastmontert ”heavy duty” hjulunderstell, dvs. at det har større dekk og kraftigere understell enn vanlig. Flyet var derfor egnet til bruk på et røft underlag, som for eksempel en fuktig rullebane på gress.



Figur 1: LN-KAD på havaristedet.



Figur 2: Skade på understell, vingestag og skrog.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Denne ulykken føyer seg inn i en rekke av lignende saker som havarikommisjonen har utredet tidligere. Halehjulsfly er pga. tyngrepunktets plassering bak hovedhjulene, mer ustabile ved manøvrering på bakken. Flyets høye nesestilling gjør også at utsikten framover fra førerplassen blir begrenset. Det er velkjent for dem som opererer fly med halehjul at denne flytypen er noe vanskeligere å manøvrere enn nesehjulsfly, og at fartøysjefen må være særdeles aktpågivende i forbindelse med avgang, landing og taksing.

Havarikommisjonen finner det ikke usannsynlig at våt gressbane og skiftende vind i kombinasjon med fartøysjefens begrensede erfaring på halehjulsfly kan ha vært medvirkende til at ulykken skjedde.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 27. oktober 2009