

# RAPPORT

SL 2011/35



## RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ RAKKESTAD FLYPLASS 16. MARS 2010 MED PIPER PA-28-140 CHEROKEE, LN-HOR

*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](mailto:post@aibn.no)

Avgitt dato: 05.10.2011  
SL Rapport: 2011/35

---

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 tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy:

- Type og reg.: Piper Aircraft PA-28-140 Cherokee, LN-HOR  
- Produksjonsår: 1972  
- Motor: Teledyne Lycoming O-320-E3D

### Operatør:

Borg Flyklubb

### Dato og tidspunkt:

Tirsdag 16. mars 2010 kl. 1130

### Hendelsessted:

Rakkestad flyplass (ENRK)

### ATS luftrom:

Ikke kontrollert luftrom klasse G

### Type hendelse:

Luftfartsulykke, tap av retningskontroll med påfølgende utforkjøring på siden av rullebane

### Type flyging:

Privat (klubb)

### Værforhold:

Vindstille. Skyfritt. Temperatur: 15 °C. QNH: 1015 hPa

### Lysforhold:

Dagslys

### Flygeforhold:

VMC

### Reiseplan:

Ingen

### Antall om bord:

1

### Personskader:

Ingen

### Skader på luftfartøy:

Avrevet neselegg, ødelagt propell og nedre motorcowling, samt en liten strukturskade i høyre vinge

### Andre skader:

Ingen

### Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 23 år  
- Sertifikat: Soloflygingsbevis  
- Flygererfaring: Totaltid: 31 flytimer (alt på flytypen).  
Siste 90 dager: 5 flytimer. Siste 24 timer: 2 flytimer

### Informasjonskilder:

”NF-2007 Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart”,  
samt SHTs egne undersøkelser

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen var under utdanning til privatflygersertifikat PPL (A) i regi av Borg flyklubb. Han bestod teorieksamen i august 2009 og gjennomførte for tiden det praktiske flyprogrammet. "Forskrift om soloflygingsbevis (BSL C 2-2a)" stiller blant annet krav om at før en elev kan gis anledning til å fly solo skal vedkommende ha gjennomført minimum 10 timer elevtid, utført minst 30 avganger og landinger, ha demonstrert å kunne fullføre alle manøvre sikkert og til enhver tid ha kontroll over flyet.

Tidligere på dagen fløy eleven med klubbens skolesjef fra Moss lufthavn Rygge (ENRY) til Rakkestad. Det var fint vær, tilnærmet vindstille, ingen turbulens og tørr rullebane på Rakkestad. Etter at eleven hadde utført 11 landingsrunder på rullebane 15, vurderte skolesjefen eleven som moden og kvalifisert til å foreta første soloflyging. Skolesjefen autoriserte soloflygingsbeviset ved å signere for øvelse B11 bestående av 3 landingsrunder. Det var avtalt at eleven skulle fly to landingsrunder og en full stopp landing til rullebane 15.

Fartøysjefen tok av fra rullebane 15 ca. kl. 1115. Samtidig var to andre småfly på innflyging til rullebane 33 på Rakkestad. Etter avgang svingte derfor fartøysjefen på LN-HOR 180 grader for å benytte samme rullebane som de to andre flyene. Basert på radiokommunikasjon flygerne i mellom innrettet de seg slik at LN-HOR skulle komme inn som nr. 2. Da første fly landet, befant LN-HOR seg på finalen. Fartøysjefen vurderte at avstanden til flyet på bakken var noe kortere enn ønsket og valgte derfor å avbryte innflygingen. Litt senere landet det tredje flyet. Fartøysjefen på LN-HOR foretok deretter en ny innflyging til rullebane 33. Både han og skolesjefen har forklart at første innflyging forløp normalt og at det ble en vellykket og fin landing.

Påfølgende innflyging ble bivånet av skolesjefen. Både skolesjefen og fartøysjefen har forklart at innflygingen var normal. Det var fortsatt vindstille og landingen skjedde ved ordinært settingspunkt på rullebanen. Fartøysjefen har forklart at landingen ble hard og at flyet spratt opp igjen. På neste setting begynte flyet å skjene ut til venstre med en vinkel på ca. 15-20 grader. Fartøysjefen bestemte seg for å avbryte landingen ved å gi på full motorkraft og ta opp flaps. Han skjønte imidlertid raskt at han hadde tapt retningskontroll på flyet og at flyet var i ferd med å kjøre av rullebanen. Fartøysjefen trakk derfor på ny av motorkraften. Flyet kjørte deretter ut av rullebanen ca. 350 meter etter terskelen og havnet ca. 8 meter ut i snøen utenfor asfaltkanten (se figur 1). Da flyet var kommet til ro ca. 400 meter fra terskelen, slo han av strøm og stengte drivstoff før han forlot flyet uten fysiske skader. Flere øyenvitner kom samtidig løpende til for å hjelpe.

Snøen utenfor rullebanen medførte at flyets neselegg ble revet av, og flyets nese sank følgelig ned i snøen (se figur 2). Det oppstod betydelige skader på nedre motorcowling og propell, samt en liten strukturskade på høyre vinge.

Rullebanen er 1 080 meter lang og 18 meter bred. I tillegg var det brøytet snø ca. 4 meter på utsiden av banekanten.

PA-28-140 er normalt ikke utstyrt med individuelle bremses, dette gjelder også LN-HOR. Bruk av pedalene gir utslag på flyets sideror og nesehjul, men muligheten for å korrigere retning på bakken vil være noe begrenset sett i forhold til et fly med individuelle bremses på pedalene.

Fartøysjefen har forklart at det ikke var noe teknisk problem med flyet. Skolesjefen har opplyst at eleven hadde hatt normal progresjon under utdannelsen.



Figur 1: Havaristedet (foto: Norrønafly-Rakkestad).



Figur 2: Skader på flyet (foto: Norrønafly-Rakkestad).

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

SHT har undersøkt mange landingshendelser med småfly. Ved flere av hendelsene har manglende flygeferdigheter vært en av årsaksfaktorene. Første soloflyging er en spesiell erfaring og kan oppleves som relativt krevende med hensyn til mental belastning.

Med meget begrenset flyerfaring, anser havarikommisjonen at det ligger implisitt at risikonivået er høyere og at dette må søkes å bringe lavest mulig. I dette tilfellet bidro endrete rammer som skifte av rullebaneretning og endret trafikkbilde til å heve risikonivået.

SHT har i forbindelse med denne ulykken valgt å ikke gjøre ytterligere analyser eller fremme sikkerhetstilrådinger.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 5. oktober 2011