

RAPPORT

SL 2012/03



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ SPIKKESTAD I RØYKEN 8. JANUAR 2012 MED VAN'S AIRCRAFT INC (EX) RV-4, LN-LTP

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: 30.03.2012
SL Rapport: 2012/03

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang og avsluttes med en forenklet rapportvariant. SHT avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres, jf. luftfartsloven § 12-13.

Dato og tidspunkt: Søndag 8. januar 2012 kl. 1430
Luftfartøy - type og reg.: Van's Aircraft Inc (EX) RV-4, LN-LTP
Hendelsessted: Privat flystripe på Spikkestad, Røyken i Buskerud
Type hendelse: Luftfartsulykke, utforkjøring av baneende etter landing
Type flyging, operatør: Privat
Værforhold: Svak vind, god sikt, skyfritt. Temperatur – 2 °C. QNH 1015 hPa
Fartøysjef:
- Kjønn og alder: Mann, 71 år
- Sertifikat: ATPL(A) og PPL(A)
- Flygererfaring: Total flygetid: 19 850 timer, hvorav 208 timer på aktuell flytype.
Siste 90 dager: 1 time. Siste døgn: 0:30.
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Betydelige skader på venstre vinge og kompresjonsskader på skrogets venstre side og underside. Høyre vingetipp skadet. Diverse bulker på "fairings" på understell.
Informasjonskilder: "NF-2007 Rapportering av ulykker og hendelser" fra fartøysjef og SHTs egne undersøkelser.

BESKRIVELSE/KOMMENTARER

Det hjemmebygde flyet var fast stasjonert på en 300 m lang privat flystripe på Spikkestad. Formålet med flygingen var fornøyelse og trening for å opprettholde flyferdigheter, og fartøysjefen var alene om bord.

Fartøysjefen har beskrevet at underlaget på rullebanen var hardt og fast. Han hadde sloddet banen en dag eller to i forveien. Det hadde kommet litt nysnø om natten, men ikke så mye at det var behov for brøyting. Han kjørte bilen sin flere turer på banen for å komprimere snøen slik at den ikke skulle hvirvles opp av flyet.

Det var fint vær og gode flyforhold. Vindpølsen på hangaren hang rett ned. Fartøysjefen har forklart at han gjorde bremsetest med tilfredsstillende resultat på rullebanen mens han takset ut for avgang. Hastighet før oppbremsing var vanlig taksehastighet.

Etter en halvtimes lokal treningstur kom fartøysjefen inn for landing mot sydøst (bane 15) med full flaps. Han har forklart at han hadde korrekt hastighet over terskelen, ca. 45 kt, og at landingspunktet var på normalt sted, anslagsvis 50 m inn på banen. Han begynte som vanlig straks å bremse, men etter kort tid innså han at flyet skled og ikke lot seg stoppe. Et øyeblikk vurderte han å gi på og "gå rundt", men han fant det tryggest å la flyet fortsette i banens forlengelse.

Fartøysjefen har anslått hastigheten på flyet til 10-15 kt idet det forlot banen. Venstre ving traff straks et ospetre, og flyet dreide rundt og stoppet med nesen mot fartsretningen. Fartøysjefen brukte firepunkts setebelte og fikk ingen skader. Nødpeilesenderen (Emergency Locator Transmitter, ELT) løste ut i utforkjøringen. Det var ingen vitner til ulykken.

Med normal landingsteknikk og oppbremsing på tørr bane stopper flyet ifølge fartøysjefen vanligvis på ca. 100-150 m, altså før halve banelengden på Spikkestad. Han har opplyst at flyets landingsdistanse på tørr bane i aktuell konfigurasjon av fabrikken er oppgitt å være i underkant av 100 m. Steilehastighet med full flaps er 42 kt.

I ettertid har fartøysjefen skjønnt at forholdene denne dagen var spesielle, og at banen var mye glattere enn han hadde forestilt seg. Han har innsett at bremsetesten som ble foretatt med taksefart ikke var representativ for bremseeffekten ved landing. For ettertiden har han bestemt seg for å sikre seg større marginer, og han vil ikke fortsette med vinteroperasjoner med denne flytypen fra 300 m rullebane.

Havarikommisjonen deler fartøysjefens oppfatning om årsaken til utforkjøringen og behov for sikkerhetsmarginer. En fartøysjef skal ikke bruke en flyplass med mindre han har forvisset seg om at dimensjonene, hinderfriheten, vindforholdene, lufttettheten og overflatebeskaffenheten (bakkens jevnhet og hardhet, snø-/isforhold, sjøgang), samt plassens utstyr og hjelpemidler er slik at bruk av flyplassen kan foregå på betryggende måte når man tar hensyn til luftfartøyets ytelser og utrustning (BSL D 1-2).

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 30. mars 2012