



sht

Statens
Havarikommisjon
for Transport

Avgitt november 2015

RAPPORT

SL 2015/10



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ ELVERUM FLYPLASS STARMOEN 20. JUNI 2015 MED NORD 1002, LN-WNM

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 skal unngås.

ISSN 1894-583X (trykt utg.)
ISSN 1894-5902 (online)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 22. januar 2002 nr. 61 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 4.

Foto: SHT og Trond Isaksen/OSL

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: 11.11.2015
SL Rapport: 2015/10

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 + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy:

- Type og reg.: Aerospatiale SNI (EX) NORD 1002, LN-WNM
- Produksjonsår: 1945
- Motor: Renault 6Q10

Operatør:

Privat

Dato og tidspunkt:

Lørdag 20. juni 2015 kl. 1307

Hendelsessted:

Elverum flyplass Starmoen (ENSM)

ATS luftrom:

Ikke-kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, tap av retningskontroll under landing

Type flyging:

Privat

Værforhold:

Vind: 040° 3 kt. CAVOK. Temperatur: 22 °C. Duggpunkt: 5 °C.

QNH: 1008 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

3

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Store skader på hovedunderstell og struktur i understellets innfesting, samt skader på propell.

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 44 år
- Sertifikat: PPL(A) med instruktørrettigheter
- Flygererfaring: Totalt 704 timer, hvorav 3 timer på typen. Siste 90 dager: 38 timer, hvorav 1 time på typen. Siste 24 timer: 5 timer, hvorav 1 time på typen.

Informasjonskilder:

«Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» (NF-2007) fra fartøysjef og Norges Luftsportforbund, samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen var deltager på Luftsportsuka som ble arrangert på Starmoen i perioden 17.-21. juni. I den sammenheng hadde han instruert 12 timer på halehjulsfly (Piper Cub). Den aktuelle dagen hadde han instruert ca. 30 minutter på denne typen med en elev som skulle ta halehjulsutsjekk.

Fartøysjefen fløy etter dette en knapp times oppfriskningstur med LN-WNM. Siden det var lenge siden han hadde fløyet denne flytypen, ordnet han det slik at han fikk med seg en flyger med god erfaring på flytypen. I tillegg var det med en passasjer i baksetet. Fartøysjefen har forklart at det var fine flyforhold og at innflygingen til rullebanen var stabil. Hastigheten på kort finale var ca. 120 km/t, som planlagt. Flyet ble landet på normalt vis i trepunkt¹ midt på den 8 meter brede asfaltbanen. I første del av utrulling kom flyet for langt ut mot venstre banekant. I følge fartøysjefen korrigererte han ikke hurtig nok, og flyet kom ut på gresset ved siden av asfalten. I et forsøk på å få flyet tilbake inn på asfaltbanen ble det brukt høyre sideror. Svingen ble imidlertid for krapp, og halen slo ut til venstre. Bruk av fullt venstre ror og venstre brems var ikke nok til å stoppe rotasjonen. Flyet dreide kraftig til høyre da begge hovedhjulene kom inn på asfalten igjen. Farten var da nede i anslagsvis 10 kt, men hovedunderstellet sviktet slik at flyet ble liggende på buken og propellen berørte rullebanen.

De tre om bord tok seg ut av flyet uskadd og ved egen hjelp. Det var mange vitner til landingen som kunne bekrefte hendelsesforløpet.



Figur 1: LN-WNM slik det ble liggende på den asfalterte rullebanen på Starmoen. Foto: Øyvind Sørgaard

¹ En landingsteknikk hvor hovedhjulene og halehjulet berører rullebanen samtidig og flyet er tilnærmet utsteilet.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen mener at ulykken er et klassisk eksempel på en ground loop². Fly med halehjul har tyngdepunktet bak hovedhjulene og er i utgangspunktet instabile under avgang og landing. Enhver tendens til sving samtidig som hovedhjulene er i kontakt med bakken vil øke hvis det ikke korrigeres. Problemet er større på asfalterte rullebaner enn på gressbaner. Det kan derfor være en fordel å trene landinger på gressbaner slik at en har god erfaring på en flytype før en går over til å trene på asfalterte rullebaner.

På Starmoen er den asfalterte rullebanen relativt smal og det tillates ikke store avvik før flyet kommer utenfor banekanten. Den asfalterte rullebanen ligger imidlertid direkte inntil en 200 meter bred gressbane. I det aktuelle tilfellet hadde en ground loop trolig vært unngått hvis fartøysjefen hadde latt flyet fortsette ut på gresset på siden av rullebanen. Et alternativ kunne vært å gjennomføre landingen på gressbanen.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 11. november 2015

² Flyet snurrer ukontrollert rundt sin egen vertikallakse på bakken.