

RAPPORT

SL 2018/06



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ FEMUNDEN, HEDMARK 25. MARS 2018 MED CESSNA 182P, LN-ULF

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 1894-5902 (digital utgave)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 19. desember 2014 nr. 1848 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 3.

Foto: SHT og Trond Isaksen/OSL

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ FEMUNDEN, HEDMARK 25. MARS 2018 MED CESSNA 182P, LN-ULF

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: 03.10.2018
SL Rapport: 2018/06

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.: Cessna Aircraft Company 182P, LN-ULF
- Produksjonsår: 1976
- Motor: Teledyne Continental O-470-S

Operatør:

Privat

Dato og tidspunkt: Søndag 25. mars 2018 kl. 1250

Hendelsessted: På brøytet rullebane på isen på Femunden ved Elgå fjellstue
(62,167° N 011,917° Ø)

ATS luftrum: Ikke-kontrollert luftrum klasse G

Type hendelse: Luftfartsulykke, tap av retningskontroll under landing

Type flyging: Privat

Værforhold: Svak sørvestlig vind. CAVOK. Temperatur: -3 °C. QNH: 1003 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Bøyd ytre del av venstre vinge, ett bøyd propellblad og skader på kåpen til nesehullet.

Andre skader: Ingen

Fartøysjef:

- Alder: 65 år
- Sertifikat: Privatflygersertifikat (PPL(A))
- Flygererfaring: Totalt 810 timer, hvorav 57 timer på typen. Siste 90 dager: 35 timer, hvorav 25 timer på typen. Siste 24 timer: 2 timer.

Informasjonskilder: «NF-2007 Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» fra fartøysjef, samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen tok av fra Skien lufthavn Geiteryggen (ENSN) kl. 1100 for å fly til Femunden sammen med to passasjerer. Før flygingen kontaktet han Elgå fjellstue og fikk bekreftet at rullebanen som var brøytet på isen kunne benyttes. Ved ankomst Femunden ble flyet fløyet rett inn mot rullebanen som hadde retning 140°. Fartøysjefen har forklart at det var overskyet og hvitt lys slik at det var vanskelig å se detaljer på rullebanen. Det var imidlertid satt opp kvister langs banekantene. Flyet landet litt til høyre for senterlinjen på banen. Etter at hastigheten hadde avtatt, kom det høyre hjulet inn i snø slik at flyet begynte å dreie mot høyre og bevege seg ytterligere mot høyre banebegrensning. Til sist hadde flyet dreid nærmere 70° til høyre samtidig med at det tippet over slik at venstre vinge og propellen slo ned i rullebanen. Ingen om bord ble skadet.

Fartøysjefen har forklart at han burde foretatt en overflyging over rullebanen før landingen. Han kunne da fått et bedre inntrykk av banebredden, merkingen av banen og snøforholdene og blant annet oppdaget at den reelle banebredden var noe smalere enn det som var angitt med kvistene. Fartøysjefen mente at sidevinden fra høyre ikke var en medvirkende faktor.

Den aktuelle flyplassen var ikke for almen bruk (se BSL D 1-2). Det betyr i praksis at fartøysjefen må kontakte grunneier, eventuelt den som har brøytet banen for å forvise seg om at rullebanen kan benyttes og at den oppfyller de krav som må stilles for at det aktuelle luftfartøyet kan opereres sikkert på stedet. Videre må fartøysjefen vurdere om han har den nødvendige erfaringen som trengs for å benytte rullebanen.

Fartøysjefen har oppgitt at rullebanen opprinnelig var brøytet 800 m lang og 25 m bred.



Figur 1: LN-ULF kort tid etter at ulykken hadde skjedd. Foto: Privat

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen mener i likhet med fartøysjefen at flyet ble landet for langt til høyre for senterlinjen. Høyre hovedhjul kom dermed inn i dypere snø og dette førte til at flyet ble trukket ytterligere til høyre. Fartøysjefen mistet retningskontrollen på det glatte underlaget med snø og is, og flyet tippet til sist over.

Havarikommisjonen har også tidligere undersøkt ulykker hvor konturløse snøflater har vært en faktor, eksempelvis ulykkene med LN-UXF, LN-BDA og LN-DBJ, se [Rapport SL 07/2000](#), [Rapport SL 2003/49](#) og [Rapport SL 2009/19](#). Overskyet vær med «flatt» lys kan skjule detaljer på snøhvite rullebaner. Det er derfor viktig at de reelle banebegrensningene er godt markert. I det aktuelle tilfellet var den reelle banebredden smalere enn angitt med kvister. Generelt må en alltid ta forbehold om at forholdene kan endre seg, særlig i forbindelse med snøfall og vind. Det er derfor viktig å forhøre seg med eier/operatør, samt inspisere rullebanen godt ved overflyging før landing.

Rullebaner på snø og is er ofte glatte, noe som kan gi utfordringer med å opprettholde retningskontrollen.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 03.10.2018