



sht

Statens
Havarikommisjon
for Transport

Avgitt mai 2020

RAPPORT

SL 2020/09



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ HAMAR FLYPLASS STAFSBERG 26. JANUAR 2020 MED SOCATA – GROUPE AEROSPATIALE TB 9, SE-LMC

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 HAMAR FLYPLASS STAFSBERG 26.01.2020
MED SOCATA – GROUPE AEROSPATIALE TB 9, SE-LMC**

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: 18.05.2020
SL Rapport: 2020/09

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.: SOCATA – Groupe Aerospatiale TB 9, SE-LMC
- Produksjonsår: 1983
- Motor: Lycoming O-320-D2A

Operatør: Privat

Dato og tidspunkt: Søndag 26. januar 2020, kl. 1255

Hendelsessted: Hamar flyplass Stafsberg (ENHA)

ATS luftrom: Ikke-kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse: Luftfartsulykke, tap av retningskontroll etter landing

Type flyging: Privat

Værforhold: God sikt, vindstille og skybase 3 000 ft. Temperatur 3 °C.

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: Fartøysjef og en passasjer

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Knekt nesehjulslegg og betydelige skader ytterst på venstre vinges fremkant

Andre skader: Ingen

Fartøysjef:

- Alder: 40 år
- Sertifikat: PPL (A)
- Flygererfaring: Totalt 101 timer, hvorav 10 timer på aktuell type. Siste 90 dager 10 timer, hvorav samtlige på aktuell type.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygeren hadde fløyet en lokal treningstur som inkluderte landingsrunder med «touch and go» på rullebane 33 på Hamar. På rullebanens overflate var det en blanding av bar bane, snø og rim. Baneforholdene ble vurdert til å være greie, både av fartøysjefen og andre flygere som fløy i samme tidsrom.

Fartøysjefen har forklart at den siste landingen og utrullingene var normal helt til han begynte en sving for å takse flyet tilbake mot oppstillingsplass. Da begynte flyet å skli og havnet på utsiden av rullebanen.

Det lå en ca. 25 cm høy langsgående brøytekant på utsiden av rullebanen. Etter mildvær hadde brøytekanten frosset til is. Nesehjulsleggen knakk da den traff den harde brøytekanten. Fremkanten på ytterste del av venstre vinge ble også skadet da flyet bikket over mot venstre og traff brøytekanten. Fartøysjefen og en passasjer kom uskadet fra hendelsen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Fartøysjefen startet trolig svingen tilbake mot oppstillingsplass for tidlig mens flyet hadde for stor fart, gitt eksisterende friksjon på banen. Rullebanen heller også nedover i området hvor avkjøringen skjedde. Det kan derfor ha vært vanskelig å få ned hastigheten på de glatte partiene av banen. SHT mener fartøysjefen med fordel kunne ha stanset helt opp på den delvis islagte rullebanen før han begynte svingen for å takse tilbake til oppstillingsplass. Fartøysjefens lave erfaringsnivå kan ha bidratt til at han ikke la inn en slik sikkerhetsmargin.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 18. mai 2020