

# RAPPORT

## Luftfart 2021/05



## RAPPORT OM LUFTFARTSULUKKE PÅ STAVANGER LUFTHAMN SOLA 15. OKTOBER 2020 MED BOEING AIRPLANE COMPANY BOEING A75N1, LN-STM

*Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidd denne rapporten utelukkande for å betre flytryggleiken. Føremålet med undersøkinga er å identifisere feil eller manglar som kan svekkje flytryggleiken, anten dei er årsaksfaktorar eller ikkje, og fremje tilrådingar. Det er ikkje Havarikommisjonen si oppgåve å ta stilling til sivilrettsleg eller strafferettsleg skuld og ansvar. Denne rapporten bør ikkje brukast til anna enn førebyggjande flytryggleiksarbeid.*

ISSN 1894-5902 (digital utgåve)

Statens havarikommisjons virksomhet er heimla 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.

## RAPPORT OM LUFTFARTSULUKKE PÅ STAVANGER LUFTHAMN SOLA 15. OKTOBER 2020 MED BOEING AIRPLANE COMPANY BOEING A75N1, LN-STM

Statens havarikommisjon  
Postboks 213  
2001 Lillestrøm  
Telefon: 63 89 63 00  
<https://www.havarikommisjonen.no>  
E-post: [post@nsia.no](mailto:post@nsia.no)

Framlagd: 14.04.2021  
SL Rapport: 2021/05

---

Alle tidspunkta som er oppgjevne i denne rapporten, er lokal tid (UTC + 2 timar) dersom det ikkje står noko anna.

### Luftfartøy:

- Type og reg.: Boeing Airplane Company A75N1 Stearman, LN-STM
- Produksjonsår: 1942
- Motor: Continental W-670

### Operatør:

Privat

### Dato og tidspunkt:

Torsdag 15. oktober 2020 kl. 1613

### Stad:

Stavanger lufthamn Sola (ENZV)

### ATS-luftrom:

Kontrollert luftrom klasse D

### Type hending:

Luftfartsulukke, flyet tippa rundt på ryggen under landing

### Type flyging:

Privat

### Vêrtilhøve:

METAR ENZV 151350Z 30007KT 9999 SCT020 12/07 Q1028  
NOSIG=

### Lystilhøve:

Dagslys

### Flygetilhøve:

VMC

### Reiseplan:

Ingen

### Personar om bord:

2 (fartøysjef og passasjer)

### Personskadar:

Ingen

### Skadar på luftfartøyet:

Bøygde propell og omfattande skadar på haleseksjon samt diverse skadar på vengene, skroget og motoren

### Andre skadar:

Ingen

### Fartøysjef:

- Alder: 68 år
- Sertifikat: PPL(A)
- Flygarerfaring: Totalt 1 676 timar, 34 av desse på den aktuelle typen. Erfaring på alle typar siste 90 dagar: 13 timar, 6 av desse på den aktuelle typen. I tillegg har fartøysjefen flogge i USA og England, 292 timer totalt, 33 av desse på den aktuelle typen.

### Informasjonskjelder:

NF-2007 «Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» frå Avinor og fartøysjefen, samt SHK sine egne undersøkingar.

## FAKTAOPPLYSNINGAR

Fartøysjefen hadde planlagt ein lokal tur sørover via Bryne med ein passasjer. Før avgang blei flyet rutinemessig sjekka (DI), passasjeren blei grundig brifa og drivstofftanken blei fylt full.

Det bles frå vest-nordvestleg retning. Då dei nærma seg Sandnes på returen, ønskte dei å lande sidan det byrja å bli litt kjøleg for dei om bord. Ved oppkall til kontrolltårnet blei fartøysjefen klarert til å bruke rullebane 29. Flyet er utforma på ein slik måte at sikta rett framover frå cockpiten er avgrensa (sjå figur 1). For å få betre referanse til siste del av fasen før landing, flaug fartøysjefen til venstre for senterlinja til rullebana og la opp til ein «close» base før landing. Landinga blei fin, men ifølgje fartøysjefen var farten litt høgare enn normalt. Flyet kom i kontakt med rullebanen i ei trepunktlanding, det vil seie med hovudhjula og halehjulet samstundes, men kom eit par meter opp i lufta att.



Figur 1: Boeing Stearman, LN-STM. Foto: Harald Hagen

Neste landing blei meir kontant enn den første, og ifølgje fartøysjefen gjorde flyet ei markant og uforklarleg rørsle mot høgre rett etter landinga. Dette førte til at flyet endra kurs mot høgre rullebanekant. Då fartøysjefen ikkje greidde å få kontroll over flyet ved å bruke ror, reagerte han med å trå inn bremsene, med det resultatet at flyet tippa over på ryggen. Fartøysjefen evakuerte først og hjalp deretter passasjeren ut av flyet. Begge kom uskadde frå landinga. Fartøysjefen ønskte å slå av hovudstraumbrytaren, drivstofftilførselen og magnetane, men han blei stansa av ein lufthamnbetjent som hadde kome til staden i ein inspeksjonsbil. Det blei observert røyk frå motoren rett etter ulukka. Røykutviklinga var kortvarig, men for å vere på den sikre sida blei flyet spylt av ein brannbil som kom til ulukkesstaden om lag halvtanna minutt etter at flyet velta.

Heile landinga og ulukka blei filma av eit av Avinor sine kamera. Sjølv om opptaket blei teke på stor avstand og med avgrensa oppløysing, har Havarikommisjonen hatt nytte av videoen.

Boeing Stearman blei konstruert på 1930-talet som eit skulefly og var meint for å operere frå rullebaner med grasdekke. Flyet har halehjul, høgt tyngdepunkt og nokså liten avstand mellom hovudhjula. Det er difor rekna for utfordrande å lande denne flytypen på asfalterte rullebaner, særleg i sidevind.

Tidlegare var det etablert ei grasbane som var om lag 600 meter lang, mellom Apron 5 og den sivile terminalen på vestsida av rullebane 18-36 (sjå figur 2). Brukarane skildra grasbanen som svært bra. Bana blei klipt og halden ved like av Avinor.

Avinor har forklart at for å etablere ei grasbane må ho leggjast inn under utformingssertifikatet til flyplassen. Dette vil vere ressurskrevjande til å byrje med. Dersom det blir etablert ei grasbane, vil ansvaret for å drifte og vedlikehalde henne òg føre til større driftskostnader.



Figur 2: Tidlegare etablert grasbane 17-35 på Sola lufthamn Stavanger. Foto: Privat

## HAVARIKOMMISJONEN SINE VURDERINGAR

Det kan verke som om flyet har fått ein liten skrens under den andre landinga og at dette kan ha utløyst ein ground-loop<sup>1</sup>. Da fartøysjefen såg at flyet var på veg rett mot banekanten, reagerte han automatisk på situasjonen med å trå inn bremsene. Dei blei trykte for hardt inn, og flyet tippa over på ryggen. Havarikommisjonen meiner at ein kunne utføre landingar med denne flytypen med større tryggleiksmarginar på ei grasdekt bane.

Statens havarikommisjon

Lillestrøm, 14. april 2021

---

<sup>1</sup> Ground-loop: utilsikta rotasjon rundt vertikalaksen med tap av retningskontroll