



Avgitt desember 2024

RAPPORT

LUFTFART 2024/11

***Luftfartsulykke på Villmobakken flystripe
på Vannøya i Troms 6. august 2024 med
Vans RV-14, SP-YBI***



This report is also available in English

Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med Havarikommisjonens undersøkelser er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av ulykker og alvorlige hendelser, og fremme eventuelle sikkerhetstilrådinge. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid skal unngås.

Faktiske opplysninger

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHK valgt å benytte et forenklet rapportformat.

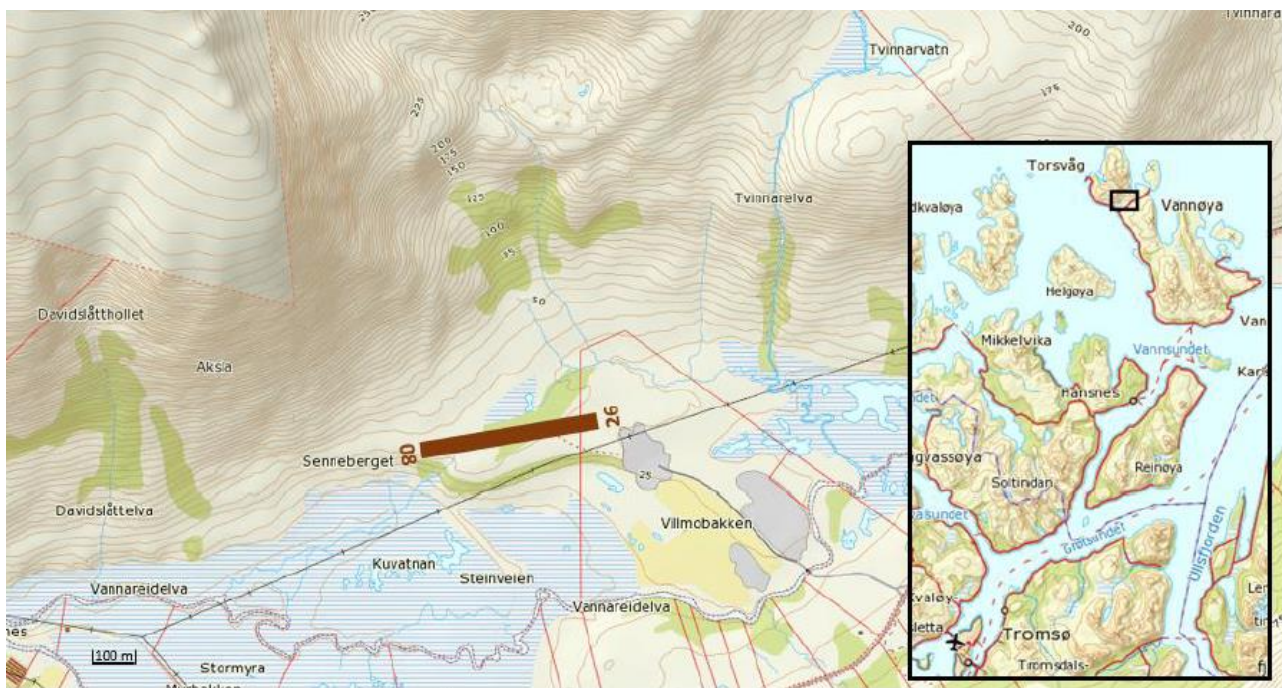
Hendelsesdata

Luffartøy:	
Type og registrering:	Vans RV-14, SP-YBI (polsk)
Produksjonsår:	2022
Motor:	Lycoming IO-390
Dato og tidspunkt:	Tirsdag 6. august 2024, ca. kl. 1230
Hendelsessted:	Villmobakken flystripe på Vannøya, Karlsøy kommune, Troms
ATS luftrom:	Ikke-kontrollert luftrom, ATS luftromsklasse G
Type hendelse:	Luftfartsulykke, tap av kontroll under landing. «Runway excursion veer off»
Type flyging:	Privat
Værforhold:	Sol, skyfritt, god sikt og svak vind. 25 °C. METAR ENTC 061020Z VRB02KT CAVOK 22/13 Q1014 NOSIG RMK WIND 2600FT 17011KT
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall om bord:	2 personer, flygeren og en passasjer
Personskader:	Begge ombordværende ble lettere skadet
Skader på luffartøy:	Ødelagt propell og hjulunderstell. Knuste vinduer og canopy. Skader på begge vinger.
Andre skader:	Ingen
Flyger:	
Sertifikat:	Privatflygersertifikat (PPL (A))
Flygererfaring:	Totalt 1 159 timer hvorav 493 timer på aktuell type. 64 timer siste 90 dager.
Informasjonskilder:	Rapport fra Meteorologisk institutt, intervju med flygeren, dokumenter fra politiet og Avinor flysikring, samt Havarikommisjonens egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

Hendelsesforløp

Flygeren og passasjeren var på tur i Norge med SP-YBI, en Vans RV-14 og hadde landet på Engeløya flyplass (ENEN) i Steigen kommune i Nordland. Her møtte de tilfeldigvis driftsansvarlig for Villmobakken flystripe på Vannøya i Karlsøy kommune i Troms. Flygeren hadde fløyet i Norge tidligere og hadde hørt om Villmobakken flystripe (se figur 1), men hadde aldri vært der. Driftsansvarlig ga ham tillatelse til å lande der etter å ha gitt ham informasjon om lokale forhold. Informasjonen besto blant annet av video som viste driftsansvarliges bruk av eget fly på flystripen. Flygeren har opplyst til Havarikommisjonen at han også fikk vite at flystripen på Vannøya er ca. 7 meter bred, 400 meter lang og har grovt grusdekke.



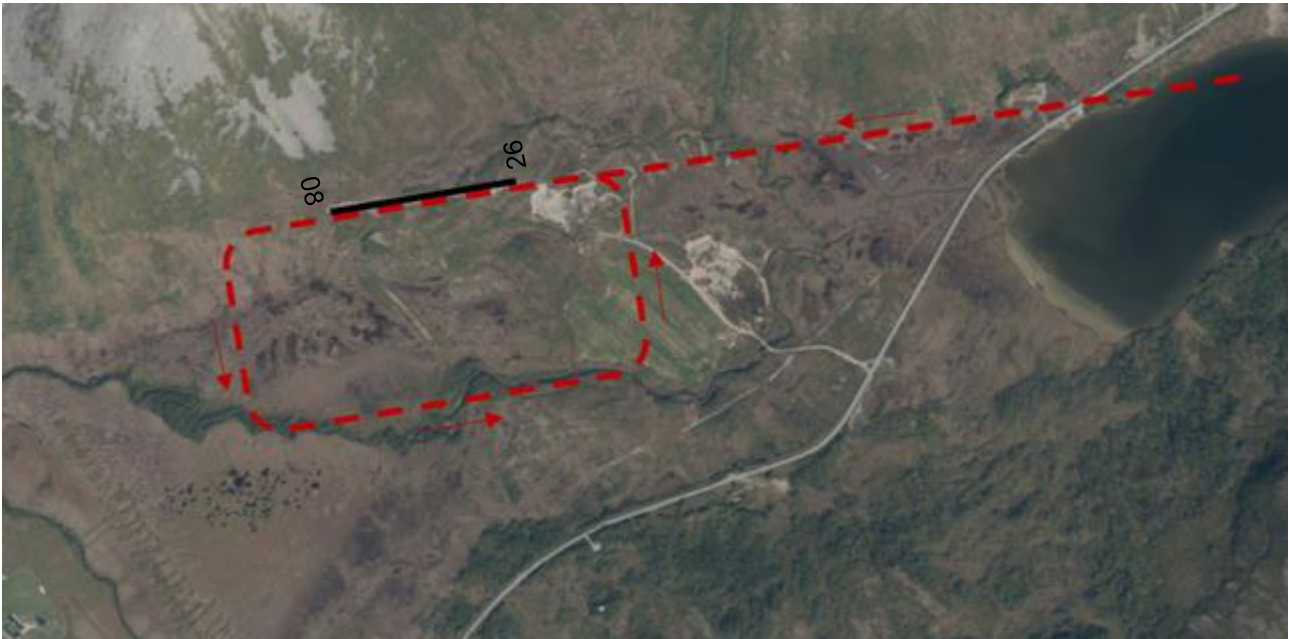
Figur 1: Kartutsnitt av Villmobakken flystripe på Vannøya, med baneretning 08 og 26. Kart: © norgeskart.no. Illustrasjon: SHK

Samme dag som flygeren hadde ankommet Engeløya, fløy han videre til Tromsø lufthavn Langnes (ENTC). Turen videre fra Tromsø til Vannøya ble planlagt ved hjelp av det digitale verktøyet «Easy VFR». Flygeren sjekket vær og NOTAM samt gjorde beregninger av vekt, balanse, flytid og drivstoff-behov. Total vekt for flyger og passasjer var oppgitt til 130 kg. Ved avgang fra Tromsø hadde flyet 100 liter drivstoff. Planen var å returnere til Tromsø senere samme dag.

Som forberedelse til å lande på en kort flystripe med ujevnt underlag, gjorde flygeren en grundig sjekk av flyets understell før avgang fra Tromsø. Han satte også igjen bagasjen i Tromsø for å gjøre flyet lettere. Flyet er et halehjulsfly. Flyet hadde ikke «heavy duty» understell, men flygeren har forklart til Havarikommisjonen at hjulene var litt større enn originalt for flytypen. Dette var på grunn av han ofte landet på gresstriper i hjemlandet.

Avinor Flysikring skriver i sin rapport at flygeren tok av fra Tromsø kl. 1137. Flygeren har forklart at han klatret til 2 000 ft. og fløy gjennom Langsundet opp til Vannøya.

Ved ankomst til området fra øst etablerte flygeren en venstre landingsrunde for bane 26. For å gjøre seg kjent med terrenget fløy han både en høy og en lav overflygning av flystripen (se figur 2). Siden det ikke finnes en vindpølse i umiddelbar nærhet til flystripen basert på visuelle observasjoner av vann og vegetasjon. Han vurderte vindforholdene som rolig. Han besluttet å lande mot sydvest, bane 26. Flyet ble satt ned rett innenfor terskel med hastighet ca. 60 kt.



Figur 2: Flygeren kom inn fra øst, gjorde to runder, og landet på bane 26. Sort strek er flystripen.
Kart: © norgeskart.no. Illustrasjon: SHK.

Av erfaring visste flygeren at flyet kunne stoppes på ca. 200 meter. Vannøya flystripe er på ca. 400 meter. Flygeren valgte å bremse forsiktig på grunn av flystripens lengde og frykt for at kraftig bremsing kunne kaste stein opp i propellen. Etter ca. 200 meter passerte han flystripens høyeste punkt og fikk svak nedoverbakke videre. På dette tidspunktet mistet flygeren retningskontrollen og flyet skar ut mot venstre. Flyet kom raskt ut i ujevnt underlag utenfor grusen og fortsatte noen meter, før understellet kom ned i en grøft som lå på tvers inntil flystripekanten. Flyet flippet forover og ble liggende på rygg med fronten i retningen flyet kom fra (se figur 3 og 4). Flygeren har forklart at hastigheten var lav da flyet kom utenfor gruskanten.

Flygeren stengte drivstofftilførsel og strøm, før begge ombord kom seg ut av flyet ved egen hjelp. Begge var lettere skadet. Flyet ble påført omfattende skader. Flygeren har opplyst at flyet var uten teknisk feil før avgang, og at det ikke oppsto feil under flygningen som kan ha påvirket landingen.

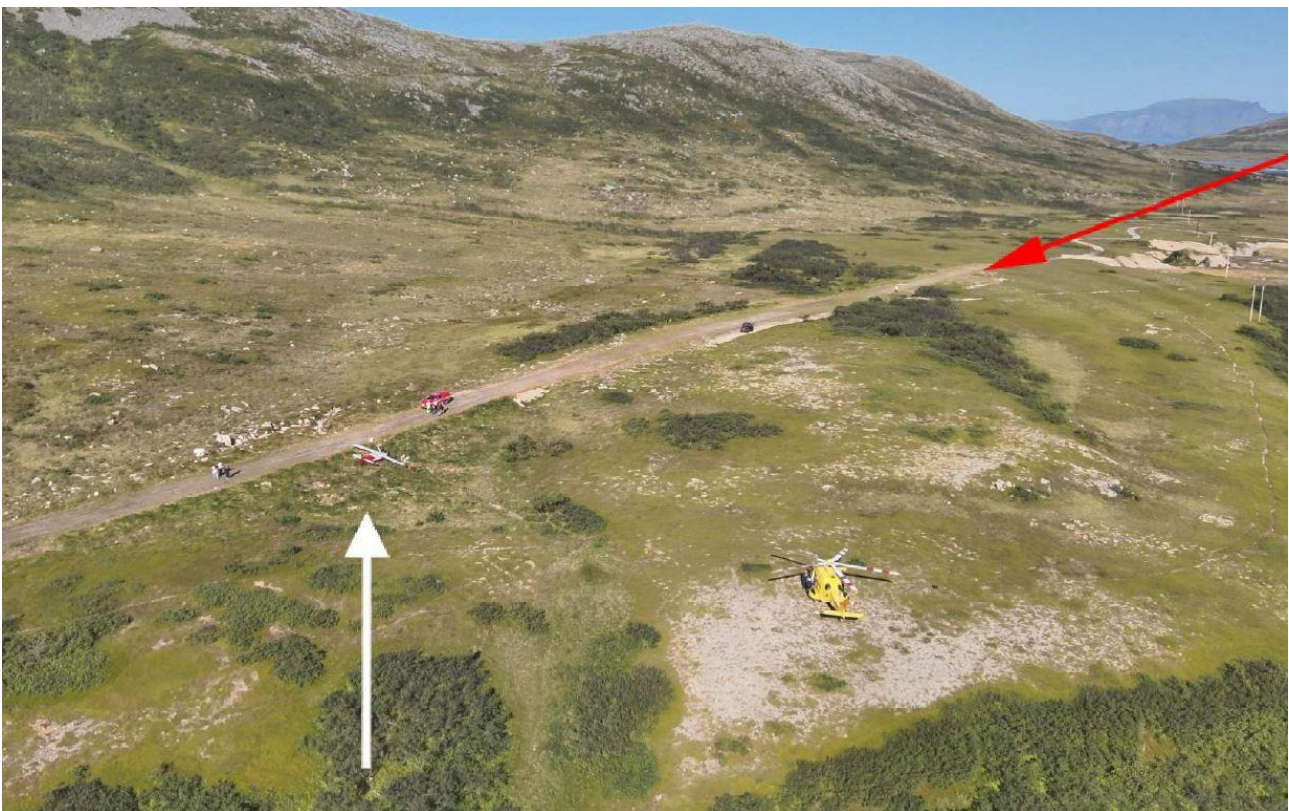
Flygeren har opplyst til Havarikommisjonen at han opplevde flystripen som veldig smal der kun små retningsforandringer fra en tenkt senterlinje ville føre flyet ut av banen. Han opplyste å ha erfaring med bruk av enkle flystriper fra fjellområder i hjemlandet, men at disse er bredere enn den på Vannøya. Av politiets rapport fremgår det at landing i medvind ble vurdert som mulig årsaksfaktor av flere på stedet kort tid etter hendelsen.

Flygeren hadde fløyet flere ganger i Norge og var kjent med Luftfartstilsynets publikasjon VFR-guide for Norway¹.

¹ [VFR guide for Norway \(luftfartstilsynet.no\)](http://luftfartstilsynet.no)



Figur 3: SP-YBJ etter havariet. Bildet tatt mot nord. Foto: Politiet/SHK



Figur 4: Oversiktsbilde av Villmobakken flystripe. Rød pil markerer landingspunkt bane 26. Hvit pil markerer flyets posisjon etter havariet. Foto: Politiet/SHK

Værobservasjoner

Havarikommisjonen har mottatt rapport fra Meteorologisk institutt med beskrivelse av vær-situasjonen:

Høytrykk på rundt 1020 hPa ligger rett nordøst for Kola-halvøya med generell svak fralandsvind i Nord-Norge. Det er oppholdsvær og nesten skyfritt i Troms- og Finnmark. Det er et svakt vindfelt fra omkring sør, med det er en varm sommerdag med opp mot 25 grader, og solgangsvinden er på vei til å starte med pålandsvind langs bakken, noe som resulterer i en ganske variabel vindretning, men generelt lav vindstyrke.

Det er to værstasjoner på Vannøya: Torsvåg fyr (6 km fra flystripen) og Fakken (22 km fra flystripen). Middelvind på Torsvåg kl. 1200 var 3,9 m/s. Tilsvarende for Fakken var 1 m/s. Meteorologisk institutt skriver at det ikke var noe utslag for turbulens i datamodellene som de benyttet.

Værrapporten fra Meteorologisk institutt inneholder bilder fra HEMSWX²-stasjonen sørøst på Vannøya. Bildene viser svært godt sommervær (se figur 5).

METAR fra ENTC på hendelsestidspunktet, og de nærmeste timene etterpå, beskriver god sikt, skyfrie forhold og svak vind.



Figur 5: Bilde fra HEMSWX-stasjon som er plassert sørøst på Vannøya, ca. 1,5 time etter ulykken. Kilde: Meteorologisk institutt/SHK

Informasjon om Villmobakken flystripe

Villmobakken flystripe er ansett som en naturlig landingsplass i henhold til definisjonen i forskrift om konsesjon av landingsplasser, BSL E 1-1, § 2, bokstav c. Flystripen har hverken konsesjon eller teknisk/operativ godkjenning fra Luftfartstilsynet. Flystripen er privat, og krever

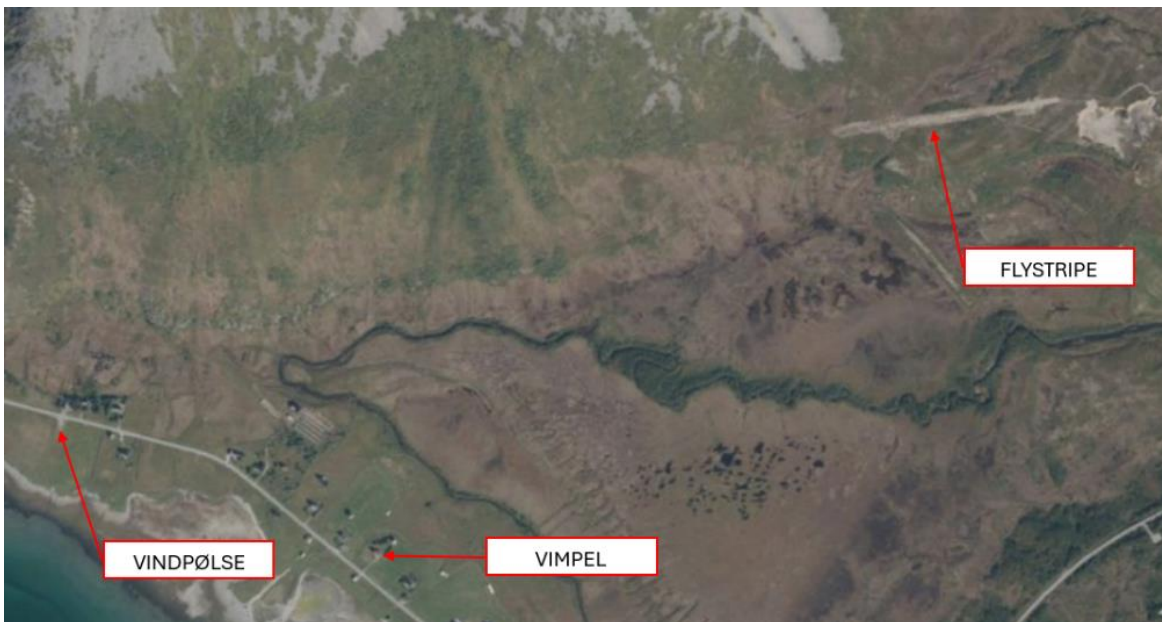
² Norsk luftambulanses landsdekkende nett av stasjoner for værobservasjon.

forhåndsgodkjenning fra driftsansvarlig før landing. Det er ikke kunngjort noe offisiell informasjon om den. Driftsansvarlig skal gi informasjon om flystripen til dem han gir godkjenning.

Havarikommisjonen undersøkte en luftfartsulykke med SE-FBT på Villmobakken i 2015³. Den gang var lokale vindforhold en avgjørende faktor. Det fremgår av Havarikommisjonens rapport at det i 2015 var en vindpølse sørøst for flystripen. Det skulle i tillegg anskaffes nok en vindpølse, slik at det ville være en i hver baneende. Havarikommisjonen skrev den gangen:

Fartøysjefen har forklart at han har gått til anskaffelse av en ekstra vindpølse og at vindpølsene vil bli plassert ved hver baneende.

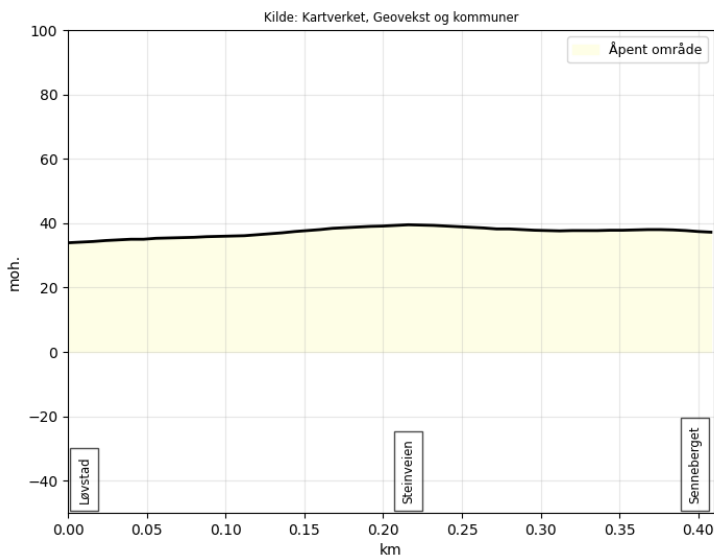
Det er i dag ingen vindpølser ved flystripen. Det er i stedet satt opp en vindpølse ca. 1,4 km nordvest for flystripen (se figur 6) som, ifølge driftsansvarlig, er ny og lett å se fra luften. I tillegg benyttes en vimpel ved et bolighus for å vurdere vindforhold lokalt før landing.



Figur 6: Plassering av vindpølse og vimpel ift. flystripen. Kart: © norgeskart.no. Illustrasjon: SHK

Flystripens profil er slik at midtpartiet ligger noe høyere enn baneendene. Flystripen ligger ca. 40 moh. På nordsiden stiger terrenget bratt opp til ca. 750 moh. Banedekket er grus med stein og gress langs kantene. Det er en 15 meter høy kraftlinje ca. 340 meter fra terskel til bane 26.

³ Rapport om luftfartsulykke på Vannøya, Troms 10. juli 2015, SE-FBT, Rapport [SL 2015/12](#).



Figur 7: Flystripens høydeprofil. Bane 26 fra venstre mot høyre. Kilde: © norgeskart.no

Grøften som SP-YBI havnet ned i er laget for å drenere bort vann fra oversiden av flystripen og går nesten inntil flystripekanten. Det er to åpne grøfter på oversiden av flystripen som fører vannet fram til et rør under flystripen. Den åpne grøften fortsetter på nedsiden av flystripen.



Figur 8: Grøften SP-YBI ble liggende i. Foto: Politiet/SHK

Havarikommisjonens vurderinger

Dette var flygerens første tur til Villmobakken flystripe på Vannøya. Flygeren var ikke under tidspress eller forventningspress fra andre om å gjennomføre flygningen, og gjorde gode forberedelser med innhenting av værinformasjon og klargjøring av flyet. Havarikommisjonens vurdering er at flygeren ikke hadde fått god nok forståelse av de lokale forholdene ved flystripen på bakgrunn av den muntlige informasjonen gitt av driftsansvarlig.

Flygeren opplevde flystripen som smalere enn han var forberedt på. Det er Havarikommisjonens vurdering at kombinasjonen av ujevnt underlag og smal flystripe gjør Villmobakken til en krevende flystripe å operere fra, spesielt det å holde retningen under utrulling. I tillegg har halehjulsfly begrenset sikt framover, samt tyngdepunktets plassering bak hovedhjulene. Tyngdepunktets plassering gjør halehjulsfly mer ustabile under utrulling enn fly med nesehjul. Dette forsterket utfordringen for flygeren av SP-YBI.

Da venstre hovedhjul kom utenfor grusen gjorde ujevnt underlag, i kombinasjon med små hjul, det vanskelig å rette opp og gjenvinne retningskontroll. Siden dette skjedde rett før stedet der det er gravd dreneringsgrøfter, endte det med at hovedhjulene gikk ned i den ene grøften og flyet flippet rundt.

Grøftene for drenering utgjør et hinder. Det gjelder på begge sider av flystripen. Det er ikke mer plass for manøvrering enn bredden på selve flystripen. Slik grøften fremstår ville flyet mest sannsynlig tippet rundt selv i svært lav hastighet. Det finnes flere eksempler på både alvorlig skade og tap av liv om et fly tipper over på denne måten.

Flystriper som er underlagt godkjenning, har sikkerhetssoner både på sidene og i endene. Havarikommisjonens vurdering er at en åpen grøft på tvers av flystripen er svært uheldig og ikke gir noe sikkerhetssone på siden av flystripen. Enkle tiltak kunne fjernet denne sikkerhetsrisikoen. Hastigheten var lav, og det er sannsynlig at flyet ikke ville ha tippet rundt hvis grøften ikke hadde vært der. Driftsansvarlig bør påse at alle som skal operere på Villmobakken flystripe er god kjent med dreneringsgrøftene.

Vindforhold

Politiets rapport viser at landing i medvind ble fremsatt som mulig årsak kort tid etter ulykken. Rapporten fra Meteorologisk institutt viser at det var svært godt sommervær med svak vind og god sikt. Det er Havarikommisjonens vurdering at lokale vær- og vindforhold, herunder medvind og fallvinder på grunn av terrenget, ikke var en faktor i hendelsesforløpet.

Havarikommisjonen mener det er en svakhet at det ikke er noen vindpølser i umiddelbar nærhet til flystripen. Selv om vindforhold ikke hadde noen betydning for denne hendelsen er dette med på å underbygge at Villmobakken flystripe krever mye kunnskap om lokale forhold. Det bidrar til å gjøre avganger og landinger på flystripen ekstra krevende.

Havarikommisjonen gjennomførte en undersøkelse av havariet med SE-FBT på Villmobakken flystripe i 2015. Den gang var lokale vindforhold en avgjørende faktor. Det fremgår av Havarikommisjonens rapport at det da var en vindpølse sørøst for flystripen. Det skulle i tillegg anskaffes nok en vindpølse slik at det ville være en i hver baneende. Havarikommisjonen registrerer at driftsansvarliges lovnader og intensjoner om å trekke lærdom etter forrige ulykke på Villmobakken ikke er oppfylt. Nåværende situasjon er at det ikke finnes vindpølse i noen av baneendene, men derimot en ca. 1,4 km unna. Denne vindpølsen har ingen operativ verdi for en flyger som ankommer Villmobakken fra den retningen flygeren på SP-YBI gjorde. Den vil heller

ikke ha noen operativ verdi for å vurdere lokal vind ved avgang – som var en viktig årsaksfaktor for SE-FBT i 2015.

Det er alltid en flyger sitt ansvar å vurdere om lokale forhold, flytypens egenskaper og egne flygerferdigheter er forenlig med å gjennomføre flygningen. Det er derfor avgjørende å skaffe seg så detaljert informasjon som mulig om planlagt landingssted før turen gjennomføres. Samtidig har de som har driftsansvar for en flystripe et ansvar for å gjøre informasjon om flystripens beskaffenhet og utfordringer tilgjengelig og lett forståelig.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 9. desember 2024