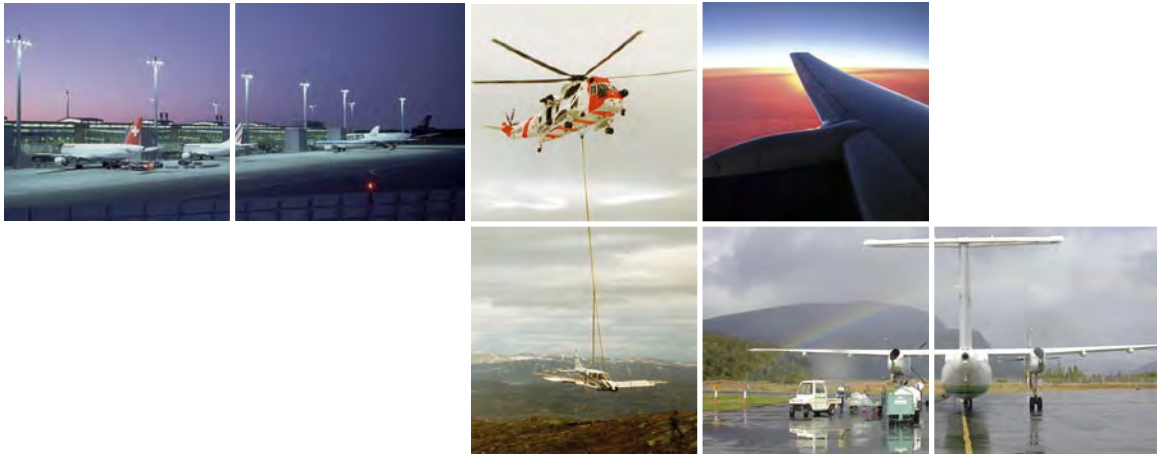


RAPPORT

SL 2008/05



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ TISLEIFJORDEN I GOL 10. FEBRUAR 2008 MED PIPER PA-18-150, LN-KAD

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 bør unngås.

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: 13.05.2008
SL Rapport: 2008/05

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.: Piper PA-18-150 Super Cub, LN-KAD
- Produksjonsår: 1978
- Motor: Textron Lycoming O-320-A2B

Operatør:

Hallingdal Flyklubb

Dato og tidspunkt:

Søndag 10. februar 2008 kl. 1533

Hendelsessted:

Tisleifjorden, Gol kommune, Buskerud

ATS luftrom:

Klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke. Flyet tippet over på ryggen under utrulling etter landing på islagt vann

Type flyging:

Privat (klubb)

Værforhold:

ENFG METAR: 1350Z 30005KT 9999 FEW025 04/M02 Q1030

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Betydelig, skader på propell, vinger og halefinne/sideror

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 42 år
- Sertifikat: ATPL (A)
- Flygererfaring: 8 519 flytimer totalt, hvorav 73 på typen. Siste 90 dager/24 timer: 133/1 timer. Denne typen siste 90 dager/24 timer: 2/1 timer

Informasjonskilder:

"NF-2007 Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart" fra fartøysjefen, samt SHTs egne undersøkelser

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygingen startet fra Gol flyplass Klanten (ENKL). Etter ca. 15 minutters flyging over Golsfjellet ble kursen lagt mot Tisleifjorden. På dette tidspunktet var det kun preparert én bane på det islagte vannet. Den ble primært brukt til glattkjøring og dekktesting for biler, og var på om lag 800 x 60 m. Det har vært vanlig å preparere nok en bane noen kilometer lenger øst på fjorden som Hallingdal flyklubb har brukt. Denne var imidlertid ikke brøytet på ulykkestidspunktet. Landingen ble derfor foretatt på førstnevnte bane. Fartøysjefen beskriver været som lettskyet, vindstille, ca. -3° C, med sol fra sydvest (skrått bakfra i forhold til landingsretning) og med gode siktforhold.

Før landing gjorde fartøysjefen to overflyginger for å sjekke banens beskaffenhet. Han har forklart at han oppfattet banen som jevn. Han så partier med is i noen av sporene, noe han tolket som et tegn på at det kompakte snølaget oppå isen var tynt. Deretter foretok han en normal landingsrunde og landet. Landingen ble gjennomført med full flaps.

Etter 100-150 m utrulling sank begge hovedhjulene gjennom overflaten og ned i et lag med det fartøysjefen beskriver som ca 10 cm våt, kompakt snø. Dette førte til en kraftig oppbremsing som igjen resulterte i at halen løftet seg og flyet tippet rundt forover før det kom til ro på ryggen.

Fartøysjefen var uskadet og kunne evakuere flyet ved egen hjelp. Flyet fikk skader på sideror og halefinne, skade på sekundærstruktur på oversiden av kroppen, bøyd propell, knekk tre steder på venstre vingestag, skader på fremre, ytre ribber på begge vinger, mindre skader på fremre del av motordeksel, samt mindre skade på propellspinner.

I etterkant foretok fartøysjefen en rekognosering av banen til fots. Han oppdaget da at det i det aktuelle området på banen var kommet overvann opp på isen. Vannet lå under et dekke med tørt kompakt snø og var derfor ikke mulig å se. Han skriver videre i sin rapport at området ved landingspunktet besto av mer solid is som var dekket av et tynt lag med kompakt snø.

Fartøysjefen hadde ikke fulgt spesielt med på det lokale været i dagene før flygingen. Han har opplyst at temperaturen nede ved vannet vanligvis har brukt å holde seg godt under frysepunktet på denne tiden av året. Erfaringsmessig har eventuelt overvann som har kommet opp gjennom sprekker i isen vanligvis frosset til i løpet av kort tid. Han forventet derfor ikke å finne steder med overvann på banen.

Forskrift om bruk av flyplasser (BSL D 1-2) definerer flyplass som *"Ethvert område på land eller vann der luftfartøy foretar start, landing eller taksing"*. I forskriftens punkt 4.1. står følgende bestemmelse:

"Fartøysjef skal ikke bruke flyplass med mindre han har forvissnet seg om at dimensjonene, hinderfriheten, vindforholdene, lufttettheten og overflatebeskaffenheten (bakkens jevnhet og hardhet, snø-/isforhold, sjøgang), samt flyplassens utstyr og hjelpemidler er slik at bruk av flyplassen kan foregå på betryggende måte når man tar hensyn til luftfartøyets ytelse og utrustning".

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Fartøysjefen hadde lang erfaring med flyging fra dette og andre islagte vann i området. Han mente å ha forvissnet seg om at banen var egnet for landing og at flygingen var sikker. Likevel viste det seg å være et parti av banen hvor det var overvann på isen som ikke var synlig fra luften fordi det hadde et dekke av kompakt tørt snø.

Denne ulykken viser at det kan være vanskelig å bedømme beskaffenheten av en rullebane på islagt vann, og at overflyginger ikke alltid er tilstrekkelig for å fastslå om dekket virkelig er godt nok. I dette tilfellet ville det trolig vært nødvendig å kontrollere hele banen langs overflaten for å kunne oppdage at den ikke var egnet for landing.

Flygere kan redusere risikoen for ulykker som dette ved å foreta slik kontroll, eller eventuelt innhente informasjon fra andre som nylig har vært der, før en landing på islagt vann gjennomføres. Dette gjelder særlig for fly med hjulunderstell som har lettere for å skjære ned i underlaget enn skiunderstell.

Dessuten har det i de senere årene mange steder vært vintersesonger med større nedbørs- og temperatursvingninger enn tidligere. Det kan medføre uventede lokale endringer i isforholdene som fordrer ekstra aktsomhet.