

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 11/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 29.april 1996

Luftfartøy

-type og reg.:	Piper Cherokee PA 28-161, LN-MTJ
-fabr. år:	1982
-motor:	Lycoming O-320
Dato og tidspunkt:	31. januar 1996, kl. 1500
Hendelsessted:	Starmoen ved Elverum
Type hendelse:	Alvorlig luftfartshendelse, rullet ut av banen under landing
Type flyging:	Privat
Værforhold:	Vindstille, CAVOK, temp. -15°C, QNH 1038 hPa
Flygeforhold:	VMC i dagslys
Reiseplan:	Ingen
Antall ombord:	2
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Et propellerblad, høyre vingetipp
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-alder:	60 år
-sertifikat:	Trafikkflygersertifikat kl. 1, utstedt 1983, IK/1
-flygererfaring:	Totaltid 19 160 timer, flytid på aktuell flytype ca. 1 000 timer.
Informasjonskilder:	Rapport på skjema NE 382 og HSLs egne undersøkelser

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid, hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

I sin rapport angir fartøysjefen "for dårlig bremseeffekt" med den følge at flyet under utrulling etter landing gikk inn i en løs snekant med ca. 10 kt hastighet. Skadeomfanget var skade på høyre vingetipp og et bøyd propellerblad. Fartøysjefen har oppgitt at han foretok innflygingen med hastighet 55 kt og 30° flaps. Han har i sin muntlige forklaring fortalt at han gjennomførte en normal landing på den første tredjedelen av rullebanen og at utrulling foregikk uten å bremse, for å spare fly og bremser. Han regnet med at sne/is i tørt, kaldt vær, -15°C, ikke ville gi problemer med hensyn til mulig glatt rullebane. Da han skulle bremse ned den siste, resterende hastigheten for å svinge av mot parkeringsområdet i N-enden av flyplassen, erfarte han at det ikke var bremsevirkning på den sne- og isdekte

HSL har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

rullebanen. For å unngå at flyet skulle gå utfor baneenden hvor det like etter er en kryssende vei, styrte han flyet ut i snekanten på banens høyre side. Hastigheten ved utforkjøringen er oppgitt til ca. 10 kt. Videre uttalte fartøysjefen at han burde ha testet bremseeffekten like etter landingen, noe som er vanlig praksis både på tørre og glatte baner.

Starmoen flyplass (ENHN) er base for seilflyvirksomheten i Norges Luftsportsforbund. Den er ikke åpen for almen bruk. (Seilflysenteret blir også benevnt Ole Reistad senter.) Også Elverum flyklubb benytter flyplassen til sin virksomhet. Det er inngått en avtale mellom Luftsportsforbundet og Elverum flyklubb vedrørende ansvarsfordeling av driften. Om sommeren ligger ansvaret hos Norges Luftsportsforbund. I vinterhalvåret, 1. oktober - 31. mars har Elverum flyklubb ansvar for drift og vedlikehold (snerydding og overflatebehandling). Navngitte ansvarspersoner er oppnevnt og er godkjent av LV. Det er opplyst at det ikke er vanlig å sandstrø rullebanen. Den operative virksomheten er forutsatt avpasset etter forholdene. Man har f.eks. ved store snefall med etterfølgende høye brøytekanter, tidvis stengt flyplassen og ikke tillatt flyging. Det er ingen forretningsmessig drift eller annen forpliktelse til å holde flyplassen åpen til enhver tid.

Luftfartsverket har etter en inspeksjon i september 1995 gitt pålegg om bl.a. merking av rullebanen og behov for materiell til merking av flyplassen når den er stengt. Det meste av det pålagte merkingsarbeidet gjenstår til kommende sommersesong. Merking på selve rullebanen vil forøvrig være lite effektiv i vinterhalvåret med sne- og isdekket overflate. Vertikale skilt/trafikkoner er ikke oppsatt. Av annet operativt utstyr kan nevnes at det ved seilflysenterets initiativ er det satt opp vindmåler og termometer (ikke duggpunkttermometer). Værtjeneste må skaffes fra Fornebu, over telefon. HSL tar forøvrig ikke standpunkt til detaljer ved flyplassens drift.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL slutter seg til fartøysjefens egen forklaring og vurdering av hendelsen. Han var godt kjent med forholdene på flyplassen og hadde selv takset ut for avgang fra den samme rullebanen 30 minutter tidligere. Han hadde da hatt anledning til og burde ha prøvet bremsevirkningen. Det må også anses som godt flygerskjønn å teste bremsene/bremsevirkningen umiddelbart etter landing, ikke vente til det virkelig er nødvendig å bremse. Det kan også forekomme teknisk feil på et bremsesystem, og dette bør man eventuelt bli klar over snarest mulig. Det bør videre fremheves at aktpågivenheten må være på topp, enten man flyr under normale eller spesielle forhold.

Fartøysjefen har ikke påstått mangelfull merking eller andre forhold ved flyplassen som medvirkende årsak ved uhellet. HSL slutter seg til denne vurderingen. Pålegg fra LV om utbedringer av av rullebaneoppmerkingen har frist til mai 1996. HSL ser derfor ingen hensikt i å vurdere disse forholdene på det nåværende tidspunkt .