

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 20/20000

Avgitt: 22.05.2000

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA 38-112, LN-BFO

-fabr. år: 1979

-motor: Lycoming O-235

Dato og tidspunkt: 17. juni 1999, kl. 1318

Hendelsessted: Stavanger lufthavn Sola, Rullebane 36

Type hendelse: Luftfartsulykke, havari under avgang, tap av retningskontroll

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: 320° 14 kt, varierende mellom 280° og 350°. Sikt: minimum 10 km. Skyer: få skyer i 600 ft, spredte skyer i 2500 ft. Temperatur/Duggpunkt: 12°C/08°C. QNH: Ukjent

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Kollisjonskader på høyre vinge, bensintank punktert, propell, motorfeste, motorbukk og neselegg skadet

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann/44 år

-sertifikat: Elevbevis

-flygererfaring: Total flygetid 54 timer, hvorav 11 timer siste 90 dager, 6 timer siste 30 dager, 3 timer siste 3 dager, all flytid på samme type

Informasjonskilder: Fartøysjefens/assisterende skolesjefs "Rapport om luftfartsulykke/hendelse" (NE-0382), rapport fra Luftfartsverket Rogaland og HSLs undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygingen var planlagt som en VFR flyging til fra Stavanger lufthavn Sola til Haugesund lufthavn Karmøy. Vindforholdene på strekningen Sola – Karmøy var generelt 320° og 12 kt.

Fartøysjefen ble klarert avgang på rullebane 36. I avgangsklareringen ble vinden oppgitt til 330° og 11 kt. Luftfartsverket Rogaland skriver i sin rapport at vindforholdene 2 min. etter ulykken var 310° og 15 kt, varierende mellom 280° og 340°.

Fartøysjefen ga på motor og akselererte nedover banen for en normal avgang. Ved ca. 40 kt skar flyet brått ut til venstre og nærmet seg banekanten. Fartøysjefen trakk da throttle til tomgang og presset høyre pedal uten at dette endret flyets retning. Da Fartøysjefen innså at flyet ville rulle ut for banekanten valgte han å skru av alt iht nødsjekklisten. Samtidig bremsset han hardt mens hjulene ennå var på tørr asfalt. På dette tidspunkt var flyet 3-4 meter fra banekanten. Like etter at flyet kom ut på gresset ved siden av banen traff høyre vinge et militært distansemerke montert på baneskulderen. Dette medførte at flyet svingte brått til høyre, noe som forårsaket at neseleggen ble bøyd til venstre. Flyet stoppet deretter med nesen i bakken.

På dette tidspunkt var havarialarmen utløst fra kontrolltårnet og lufthavnens brannbil var på vei til flyet. Fartøysjefen meldte fra til tårnet at han var uskadet, forsikret seg om at alt var skrudd av i cockpit og evakuerte flyet. Brannmannskapene skumla flyet for å hindre brann.

Tekniske undersøkelser av flyet etter ulykken kunne ikke påvise feil med kontroller eller nesehjulstyring før ulykken inntraff.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Dette var en skoleflyging der eleven skulle fly solo på elevbevis til Karmøy. Der skulle han fly en LPT 1 for Luftfartsverkets kontrollant.

Assisterende skolesjef skriver i sin rapport at han hadde kontrollert elevens planlegging av turen, og han anså ikke vindforholdene for å være for krevende. Eleven hadde tidligere vist ham at han behersket avgang i sidevind. Assisterende skolesjef befant seg på samme tid i landingsrunden sammen med en annen elev, da ulykken fant sted. Han vurderte vindforholdene til å være uproblematisk.

HSLs undersøkelser viser at vindretningen var noe variabel og forholdene lå til rette for sterkere sidevind enn det fartøysjefen var forberedt på før avgangen.

HSL anser at planlegging av denne elevflygingen var tilfredsstillende og at vindforholdene var innenfor det man må kunne forvente at en PPL-A innehaver behersker. Imidlertid har erfarne instruktører på denne flytypen uttalt til HSL at den kan være vanskelig å kontrollere på bakken i sidevind for en relativt uerfaren flyger. Dette skyldes dels at den relativt korte avstanden mellom hovedhjul og nesehjul gjør at flyet lett påvirkes av ”værhaneeffekt” og svinger flyets nese inn i vinden, og dels at nesehjulet er koplet direkte til siderorspedalene. Siderorspedalene er relativt tunge å operere og den direkte koplingen til nesehjulet gjør at

elever ofte korrigerer for sent eller for lite, eller overkorrigerer ved hurtige retningsendringer under avgang og landing.

Elever har ofte en tendens til fly "mekanisk", dvs. de korrigerer med en viss kraft i håp om at det skal være nok, i motsetning til å korrigere med den kraft som er påkrevd for å få flyet til å peke i den retning som de ønsker.

Den mest sannsynlige årsaken til ulykken er at flyet ble påvirket av et sidevindkast som har dreiet flyets nese inn i vinden. Fartøysjefen har korrigert med høyre pedal det han mente var nødvendig for å rette opp flyet, men ikke tilstrekkelig.

I en slik situasjon kan det være påkrevd med full høyre siderorspedal. Det kreves en ganske stor pedalkraft, og i ekstreme tilfeller også noe brems på det ene hjulet for å hjelpe til med styringen og således forhindre at flyet ruller ut av banen.

Skadeomfanget ved denne ulykken skyldtes ene og alene det militære distansemerket (store metallplater som angir gjenværende lengde av rullebanen) ved siden av rullebanen.

Assisterende skolesjef skriver i sin rapport at disse skiltene ikke er iht ICAO standard og at mange sivile flygere i dag ikke vet betydningen av markørene. Han skriver videre at disse skiltene utgjør en stor risiko på en sivil flyplass, og at de bør fjernes.

Stavanger lufthavn Sola opplyser til HSL at disse avstandsskiltene nå er fjernet.

TILRÅDINGER

HSL tilrår at Luftfartstilsynet vurderer berettigelsen av distansemerker på sidene av rullebaner på flyplasser som hovedsakelig benyttes av sivil lufttrafikk (Tilråding nr. 34/2000).