

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 60/2001

Avgitt: 12. desember 2001

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type og reg.: PA-28-151, LN-BGT

-fabr. år: 1974

-motor: Lycoming O 320-E3D

Dato og tidspunkt: 13. mars 2001, kl. 1640

Hendelsessted: Stavanger lufthavn, Sola

Type hendelse: Luftfartshendelse, tap av kontroll, utforkjøring under avgang

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: 090° 06 kt. Sikt: 10 km+. Få skyer i 1500 ft, brutt skydekke i 4000 ft. Temperatur/duggpunkt: 7 °C/-1 °C.

QNH: 991 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Hakk i propelltipp

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 42 år

-sertifikat: Elevbevis

-flygererfaring: Totaltid: 45 timer, siste 90 dager: 16 timer, siste 30 dager: 7:30 timer, siste 24 timer: 1:25 timer

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382) og rapport fra lufttrafikktenesten, Sola kontrolltårn

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Eleven skulle på solo navigasjonsflyging fra Sola. Han skriver i sin rapport at avgangen startet normalt på bane 18, men da hastigheten var kommet opp i 40-50 kt, dreide flyet plutselig mot øst. Han forsøkte å gjenvinne retningskontrollen ved hjelp av sideror, men lyktes ikke og kjørte utfor på venstre side av rullebanen. Under oppbremsingen ute på gresset berørte propellen bakken og fikk et hakk. For øvrig oppsto det ingen skader. Flyet kom til ro ca. 70-100 m fra banekanten.

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Vinden ble oppgitt til å være 90° 6 kt da flygeleder ga avgangsklarering. Maksimal vindstyrke som ble registrert i den aktuelle perioden var 10 kt.

Skolesjefen skriver i sin rapport at eleven brukte for lite høyre sideror for å kompensere for den naturlige "torquen" (vridningsmomentet) som oppstår ved avgang, og at et vindkast i tillegg ga værhaneeffekt som forsterket dreiningen mot venstre. Han mener tårnet burde ha opplyst om sidevinden ved avgang.

Fartøysjefen oppgir at han hadde fått opplæring og trening i avgangs- og landingsteknikk i sidevind.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL mener at en avgang under de rådende vindforhold ikke burde medføre spesielle problemer. Det kan således stilles spørsmål ved om eleven hadde fått tilstrekkelig opplæring med tanke på korrekt rorbruk i sidevind.

Hendelsen føyer seg for øvrig inn i rekken av ulykker og hendelser under avgang eller landing med småfly. Statistikken for Norge viser at ca. halvparten av ulykkene og hendelsene skjer i avgangs- eller landingsfasen. Andelen har holdt seg stabil over lengre tid (gjelder fly, seil- og motorseilfly sett under ett i perioden 1975-2000. MTOM < 5700 kg).

HSL er av den oppfatning at NAKs flytryggingskomité og skolesjefer generelt bør fokusere på opplæring og trening i avgang og landing i den hensikt å redusere antallet luftfartsulykker og -hendelser.