

RAPPORT

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 04/2000

Avgitt: 2000-01-25

Luftfartøy

-type og reg.: Beech Aircraft Corp., B A23-24 Musketeer, LN-DBK

-fabr. år: 1967

-motor: Lycoming IO-360 A1B

Dato og tidspunkt: 7. august 1999, kl. 1215

Hendelsessted: Ski flyplass, bane 01

Type hendelse: Luftfartsulykke, utforkjøring ved enden av banen

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: variabel 4 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 4 000 ft, delvis skyet i 12 000 ft. Temperatur og duggpunkt: 23°/13°C. QNH: 1008 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Nesehjulet og høyre hovedhjul avrevet, høyre vingebukket, venstre vingetipp skadet, strukturelle skrogskader ved høyre vingefeste og propell ødelagt

Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 47 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 200 timer flygetid, 66 timer på aktuell flytype

Informasjonskilder: Fartøysjefens/skolesjefens "Rapport om luftfartsulykke" (NE-0382) og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Ski flyplass har en gressbane med baneretninger 01/19. Banen har en lengde på 558 m og gresset var kortklippet. I den nordre ende har bane 01 en lokal stigning på ca. + 4,5 %.

Flygingen som førte til ulykken var først planlagt med avgang på bane 19. På grunn av vinddreining mot nord ble det takset til bane 01 for avgang i denne retningen. Vinden var svak og varierende. Fartøysjefen ventet en tid i avgangsposisjonen. Han mottok vindinformasjon via radio av skolesjefen, som leste vindmåler. Da fartøysjefen oppfattet at vinden var gunstig, startet han avgangen.

Under avgangsfasen snudde vinden igjen til svak medvind (antatt 2 – 3 kt komponent). Dette ble fartøysjefen oppmerksom på ved å se på vindpølsa etter at flyet hadde passert ca. 2/3 av banelengden, og han trakk gasshåndtaket tilbake for å avbryte avgangen. Etter noen meters bremsing forandret han mening, og ga på full motor igjen for å gjennomføre avgangen. Den gjenværende banelengde viste å være for kort. Flyet fortsatte med full motor og høy nese over baneenden, krysset en vei og fortsatte på bakken ca. 60 m ut i en kornåker, før det sterkt skadet kom til ro. Det oppsto ingen brann, og de tre ombordværende kom uskadet fra startforsøket.

Fartøysjefen skriver i sin rapport at da han oppdaget at avgangen ble gjort i medvind bestemte han seg for å avbryte starten, og han trakk tilbake gasshåndtaket. I neste øyeblikk anså han at farten var blitt for høy for å kunne stoppe før baneenden. Han ombestemte seg og satte full effekt på motoren igjen. Han tar i etterhånd selvkritikk, og sier at dette var en feilvurdering.

HSL har mottatt en detaljert vekt- og balanseberegning for Beechcraft Musketeer som viser at vekten av flyet var nær den maksimale for banelengden for Ski flyplass, og at tyngdepunktet lå nær fremre grense.

I Luftfartsverkets godkjenning av Ski flyplass heter det i punkt 3.5 Vakthold:

”Når flyging pågår skal ansvarshavende for bakketjenesten eller stedfortreder postere vakt på Tomterveien som skal stoppe veitrafikken når det er fare for kollisjon med fly.”

Ved denne avgangen var det plassert vakt på veien ved begge sider av baneenden.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Vindpølsen er plassert i nordenden av flyplassen. HSL anser derfor at det må ha vært vanskelig i sydenden av flyplassen visuelt å bedømme vinden. Under avgangsforsøket var skolesjefen tilstede, og han ga detaljer om den svake ustabile vinden via radio da LN-DBK sto i avgangsposisjon på bane 01.

Ved gjennomgang av beregningene viser det seg at med aktuell vekt, og med en medvinds-komponent på 5 kt, ville avgang nordover ikke være mulig å gjennomføre. Dette viser at denne avgangen i utgangspunktet var ganske marginal.

HSL anser at om en fartøysjef under aksellerasjonsfasen bestemmer seg for å avbryte avgangen må han forholde seg til denne avgjørelsen. Dersom han endrer denne beslutningen

er det ikke mulig å sikre at avgangen kan gjennomføres. I det aktuelle tilfelle var avgangen allerede ved en normalt gjennomført prosedyre marginal.

HSL anser at den kraftige stigningen, som bane 01 har de siste 170 m (ca. 4,5%), ville ha hjulpet fartøysjefen dersom han hadde avbrutt avgangen. I dette tilfellet, hvor fartøysjefen først avbrøt for senere å forsøke å komme i luften, ga denne stigningen av banen en forverring av situasjonen.