

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm  
Telefon: 64 84 57 60  
Telefaks: 64 84 57 70  
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 4/2003  
Avgitt: 20. januar 2003

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28-181 Archer III, LN-NAM  
-fabr. år: 1976  
-motor: Lycoming O-360-A4M

Dato og tidspunkt: 27. august 2002, kl. 1900

Hendelsessted: Rullebane 16 på Gjølstad flyplass Kongsvinger,  
N60 16.0 Ø012 01.0

Type hendelse: Luftfartsulykke. Tap av retningskontroll under avgang.  
Flyet kom ut på siden av rullebanen og venstre vinge  
kolliderte med en høyballe slik at flyet tippet rundt

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vindstille. Sikt: mer enn 10 km. Temperatur: 15 °C.  
QNH: 1019 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 4

Personskader: En passasjer ble lettere skadet

Skader på luftfartøy: Totalskadet

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 54 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Total flygetid var 169 timer

Informasjonskilder: ”Rapport om luftfartsulykke/-hendelse” (NE-0382),  
Hedmark politidistrikts oppmåling og vitneavhør og HSLBs  
egne undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen hadde fløyet en tur fra Gjølstad om formiddagen og han fant da at rullebanen av gress var helt fin. I løpet av ettermiddagen gikk det to kraftige regnbyger over området. Da fartøysjefen skulle fly en kort tur i lokalområdet med tre passasjerer om kvelden, var banen blitt våt. Avgangen på rullebane 16 på Gjølstad flyplass var normal fram til ca. 300 m. Der skar maskinen ut til venstre og til tross for bruk av høyre sideror, kjørte flyet av banen. Det var plassert flere høyballer ved siden av banen. Flyets venstre vinge traff en høyballe som var plassert bare 2,6 m fra banekanten. Flyet slo rundt, ble liggende opp/ned, og ble sterkt ramponert. Det oppsto ingen brann og heller ingen drivstofflekkasje.

Kort tid etter at flyet var kommet til ro, kom det folk tilstede som assisterte med evakueringen. De ombordværende evakuerte gjennom vinduene på begge sider fra flyets opp/ned-stilling uten større problemer. For en av passasjerene løsnet beltet. Hun falt ned på kabinens tak og kom lettere til skade. Politiet ble varslet kl. 1906, og brannstasjonen kl. 1916. Etter hvert ankom både brannvesen og politi.

Fartøysjefens første mening om ulykken var at flyets venstre hovedhjul kom ned i en vanddam, og dermed svingte flyet til venstre og ut av banen. Et vitne som fulgte starten observerte at det like før uhellet hadde sprutet mye vann fra venstre hjuls spor.

Under samtaler både med politiet og med HSLB sa fartøysjefen at han ikke var helt sikker, men det er mulig at han var tidlig ute med å rotere flyet, og at det kanskje en kort tid var i luften. Fartøysjefen fortalte at han var opptatt med å se ut pga. smal bane og høyballen som lå nær banekanten. Det er derfor usikkert hvilken hastighet han hadde ved rotasjonen. Da flyet falt ned på gresset igjen, dreide det til venstre og kjørte ut av banen. Fartøysjefen greide ikke å korrigere for denne bevegelsen.

Fartøysjefen har hatt den største delen av sin flygererfaring fra flytypen Socata Rallye 180 T. Det er ikke nesehjulsstyring på den flytypen. Effekten av pedal/ror-utslag på dette flyet er forskjellig fra Piper PA-28 Archer. På LN-NAM er det nødvendig med kraftigere pedalbruk enn det han var vant til. Han anser at dette kan være en forklaring på hvorfor han ikke mestret situasjonen.

Alle ombordværende brukte sikkerhetsbelter. Flyets avgangsmasse var 1 128 kg. Dette er nær den maksimale på 1 156,7 kg. Flyets balanse var innenfor begrensningene.

Rullebanen på Gjølstad er oppgitt til å være 770 m lang, og bredden er 15 m. På havaristedet, 395 m fra terskel rullebane 16, ble banebredden målt til 13,8 m.

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at det ikke er akseptabelt at det ligger halmballer like inntil rullebanen. Sikkerheten er i første omgang fartøysjefens ansvar, men HSLB mener også at den lokale flyklubben må forsikre at en rimelig sikkerhetssone finnes. Etter ulykken har klubben

mottatt forsikring fra gårdbrukeren (grunneieren) om at høyballer ikke skal plasseres nær banen for fremtiden.

HSLB henviser også til BSL E 3-5 hvor det for flyplass som skal godkjennes, står at når plassen brukes for skoleflyging skal flyplassen ha et sikkerhetsområde med en bredde på 25 m på hver side av senterlinjen. Selv om Gjølstad flyplass ikke nødvendigvis kommer under denne kategori, anser HSLB at dette er en god retningslinje for alle flyplasser.

Det synes å være et viktig moment i denne saken at fartøysjefen hadde mest erfaring fra en annen flytype enn den han fløy ved ulykken. Det er stor forskjell for de to flytypene med hensyn til effekten av rorpedalene når flyene manøvreres på bakken. Det bør være en viktig oppgave for flyklubbene ved utsjekk og trening å gjøre elevene oppmerksom på slike forhold, og å demonstrere effekt av pedalbruk. For flygere med liten erfaring er dette særlig viktig.