

## RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport  
Postboks 213  
2001 Lillestrøm  
Telefon: 63 89 63 00  
Faks: 63 89 63 01  
<http://www.aibn.no>  
E-post: [post@aibn.no](mailto:post@aibn.no)

Avgitt dato: 05.09.2006  
SL Rapport: 23/2006

---

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

---

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

### Luftfartøy:

- Type og reg.: Cessna 177 RG Cardinal, LN-NFF
- Produksjonsår: 1978
- Motor(er): Lycoming IO-360-A1B6D

### Operatør:

Privat

### Dato og tidspunkt:

21. mai 2005, kl. 1230

### Hendelsessted:

Stavanger lufthavn Sola, plattform 13 (P13)

### Type hendelse:

Luftfartsulykke, kollisjon med flyplassgjerde

### Type flyging:

Privat

### Værforhold:

Vind 180° 17 kt, god sikt, ingen nedbør

### Lysforhold:

Dagslys

### Flygeforhold:

VMC

### Reiseplan:

Ingen

### Antall om bord:

1

### Personskader:

Ingen

### Skader på luftfartøy:

Strukturskader i venstre vingetipp/forkant, skadet propellspinner

### Andre skader:

Skade i flyplassgjerde

### Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 46 år
- Sertifikat: PPL A
- Flygererfaring: Total flygetid 282 timer, hvorav 48 timer på type. Tid på type siste 90 dager var 5 timer, siste 30 dager 1 time, siste 3 dager 1 time og siste 24 timer 1 time.

### Informasjonskilder:

Rapport fra fartøysjef (NF-0382), rapport fra eier, rapport fra flyverksted, rapport fra Stavanger lufthavn Sola og SHTs undersøkelser.

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Etter landing takset fartøysjefen tilbake til parkering på plattform 13 (småflyparkering) i nord. Fartøysjefen har forklart at taksingen forgikk i 17 kt medvind og at dette medførte at flyet fikk høyere bakkehastighet enn beregnet. Han oppdaget det nye flyplassgjerdet, som var blitt flyttet nærmere taksebanen, for sent. Han forsøkte å bremse, men feilberegnet bremselengden og venstre vingetipp kolliderte med flyplassgjerdet. I kollisjonen ble venstre vinge hengende fast i en gjerdestolpe slik at flyet dreide til venstre. Dette medførte at propellspinneren traff gjerdet, mens propellbladene unngikk skader.



*Skader i vingestruktur og propellspinner*

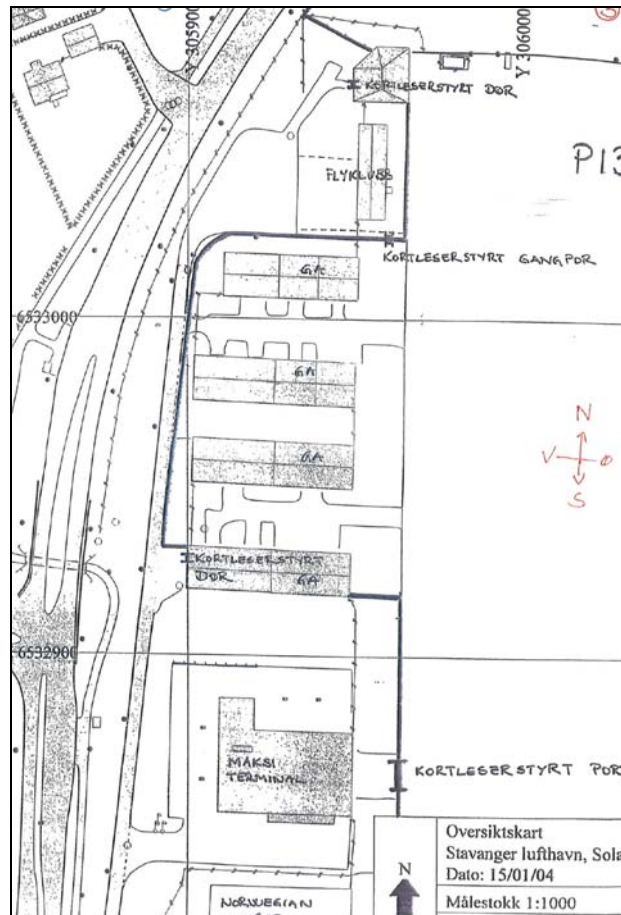


*Plattform 13 med SFK klubbhus, flyplassgjerde og oppstillingsplass*

Havarikommisjonen foretok en befarings på området 26. januar 2006, sammen med ansvarlige fra Stavanger lufthavn Sola. Under befaringsen ble det konstatert følgende:

- Gjerde var blitt flyttet innenfor klubbhuset til Sola Flyklubb, som følge av nye og strengere krav om adgangskontroll (security).
- Tidligere gikk gjerdet delvis på utsiden av bygningene, men er flyttet flere meter inn på flyplassområdet.
- Gjerde var ikke merket eller malt.

- Taksebanen på innsiden av gjerde var meget smal, med kort avstand mellom gjerde og oppstilte fly.
- Det skal merkes opp en kjørevei på innsiden av gjerdet. Dette vil medføre at taksebanen for småfly vil bli ytterligere innsnevret.
- Det var ikke oppmerket taksebaner eller oppstillingsplasser for parkerte fly
- Det var meget trangt i området for drivstoffylling.
- Småfly og helikoptre opererer sammen i området for drivstoffylling.
- Det var ingen former for belysning av området.



## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen vurderer at det er godt flygerskjønn å være ekstra oppmerksom når en takser på trange oppstillingsplasser. Fartøysjefen sier selv at hastigheten ble for stor grunnet relativt sterk medvind. Havarikommisjonen mener at det er fartøysjefens oppgave å kontrollere taksehastigheten uavhengig av vindforholdene.

På den annen side mener havarikommisjonen at det skal være marginer rundt flyoperasjoner. Flyplassgjerdets plassering synes basert utelukkende på Security hensyn og ikke Safety, og at hensynet til Security har gått på bekostning av Safety. Den valgte løsningen med plassering av flyplassgjerdet er etter havarikommisjonen meget uheldig. En alternativ løsning kunne ha vært å

flytte SFKs klubbhus noen meter lengre vest. Dermed kunne gjerdet ha fulgt den opprinnelige traseen, noe som ville ha bibeholdt den tidligere sikkerhetsavstand mellom gjerde og taksende fly.

Forholdene på plattform 13 på Stavanger lufthavn gir ikke de sikkerhetsmarginer en bør kunne forvente. Plattformen brukes også av fremmede fartøysjefer som ikke er kjent med taksebaner eller oppstillingsplasser. Det er ingen rettledning i form av oppmerkede taksestriper, parkeringsstriper eller belysning.

Havarikommisjonen mener at Stavanger lufthavn Sola bør utarbeide en regulerings- og bruksplan for plattform 13. Det bør samtidig vurderes om det er sikkerhetsmessig forsvarlig å tillate operasjoner både med småfly og helikoptre i det trange området rundt brennstoffanlegget. Basert på resultatene av en slik gjennomgang bør gjerde, kjørebane, taksebaner og oppstillingsplasser males/merkes tydelig.

Stavanger lufthavn Sola har opprettet en Flytryggingsskomitè der alle de store brukerne av lufthavnen er representert. Imidlertid er det ingen representasjon fra den store allmenflygingsgruppen på Sola. Havarikommisjonen mener at GA miljøet på Sola bør danne en egen Flytryggingsskomitè for plattform 13 og at det søkes representasjon med en av medlemmene i lufthavnens Flytryggingsskomitè.

## **SIKKERHETSTILRÅDINGER<sup>1</sup>**

Forholdene rundt plattform 13 på Stavanger lufthavn Sola er ikke sikkerhetsmessig tilfredsstillende. Havarikommisjonen vil tilrå at Stavanger lufthavn Sola utarbeider en regulerings- og bruksplan for plattform 13. (Tilråding SL 34/2006)

Stavanger lufthavn Sola har dannet en Flytryggingsskomitè for lufthavnen. I denne inngår ikke en representant for GA-miljøet. Havarikommisjonen tilrå at Stavanger lufthavn Sola inkluderer en representant for GA-miljøet i lufthavnens Flytryggingsskomitè. (Tilråding SL 35/2006)

---

<sup>1</sup> Samferdselsdepartementet besørger at sikkerhetstilrådinger blir forelagt luftfartsmyndigheten og/eller andre berørte departementer til vurdering og oppfølging, jf. Forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart, § 17.