

RAPPORT

SL 2015/12



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ VANNØYA, TROMS 10. JULI 2015 MED REIMS AVIATION SA FR172E, SE-FBT

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid skal unngås.

ISSN 1894-583X (trykt utg.)
ISSN 1894-5902 (online)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 22. januar 2002 nr. 61 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 4.

Foto: SHT og Trond Isaksen/OSL

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

Avgitt dato: 01.12.2015
SL Rapport: 2015/12

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.: Reims Aviation SA FR172E, SE-FBT
- Produksjonsår: 1968
- Motor: Continental IO-360-D, 210 hk

Operatør:

Privat

Dato og tidspunkt:

Fredag 10. juli 2015 kl. 0600

Hendelsessted:

Vannøya, Karlsøy kommune, Troms

ATS luftrom:

Ikke kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, tap av kontroll under avgang

Type flyging:

Privat

Værforhold:

ENTC METAR kl. 0550: 03010KT 9999 FEW025 SCT220 09/07
Q1009 RMK WIND 2600FT 36005KT=

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Brudd i nesehjulslegg og ødelagt propell

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Alder: Mann, 49 år
- Sertifikat: PPL (A)
- Flygererfaring: Totalt 204 timer hvorav 201 timer på aktuell type. 17 timer siste 90 dager.

Informasjonskilder:

NF-2007 «Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» fra fartøysjef. Rapport fra Meteorologisk Institutt, Vervarslinga for Nord-Norge.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

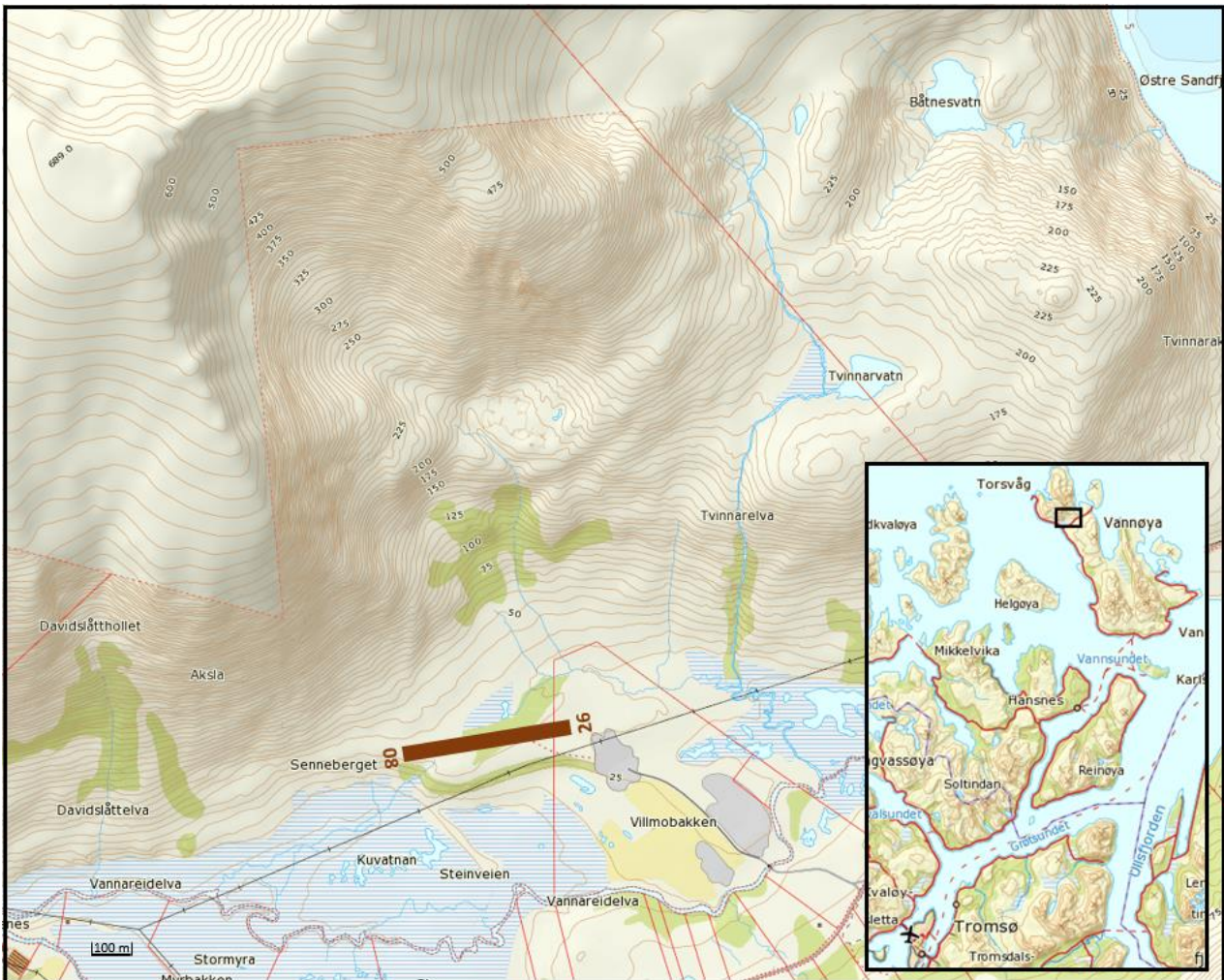
Fartøysjefen skulle fly fra sin private flystripe på Vannøya i Karlsøy kommune til Tromsø lufthavn Langnes (ENTC). Flystripen er ca. 400 meter lang og 7 meter bred med rullebaneretninger 08 og 26. Flystripen er gruset og ligger 30 moh. På nordsiden stiger terrenget bratt opp til ca. 750 moh (se figur 1). Det er plassert en vindpølse på sørøstsiden av banen.

Før avgang sjekket fartøysjefen været via IPPC (Internet Pilot Planning Centre) og yr.no. Fra avgangsstedet kunne han se store deler av reiseruten på 37 NM og samlet sett vurderte han været til å være godt for den planlagte flygingen.

I flyplassinformasjonen som fartøysjefen har utarbeidet for flystripen, står det under «spesielle forhold» at man skal unngå å bruke banen ved vind fra nord/nordvest sterkere enn 15 kt. Dette fordi kraftige og uforutsigbare fallvinder kan treffe på tvers av banen.

Fartøysjefen har forklart at han observerte vindpølsa i ca. ett minutt før avgang. Han estimerte vinden til å være ca. 10 kt fra 060 grader og vindpølsa viste ingen tegn til kastevind. Flap 10 ble valgt før avgang på rullebane 08. Under avgangen ble flyet rotert ved ca. 60 kt.

Like etter at flyet hadde tatt av, løftet den venstre vingen og halen seg brått. Fartøysjefen har anslått at flyet fløy ca. 20 til 30 meter før det «klasket» i bakken. Det skar umiddelbart ut til høyre og kom til ro ca. 9 meter fra kanten av flystripen. Fartøysjefen var uskadet og etter at han tok seg ut av flyet så han at propellen var ødelagt og at nesehjulsleggen var knekt. Fartøysjefen har forklart at frem til ulykken skjedde fungerte flyet som forventet uten indikasjon på noen tekniske feil.



Figur 1: Flystripa på Vannøya. Kart: © Kartverket

Meteorologisk institutt (Mi), Vervarslinga for Nord-Norge utarbeidet en rapport etter ulykken. I rapporten skriver de følgende om vindforholdene:

Prognosen viser et nordøstlig vindfelt, med vindstyrke opptil 25KT i havet utenfor Nord-Troms/Vest-Finnmark. Inn mot kysten avtar vinden, i overensstemmelse med observasjoner i området.

Det finnes to målestasjoner på Vannøya: Torsvåg ca. 6 km nordvest av flystripa og Fakken ca. 22 km sørøst av flystripa.

På ulykkestidspunktet kl 0600 viste Torsvåg at maks middelvind var 5 kt fra 212 grader mens maks vindkast siste timen var 10 kt. På Fakken var maks middelvind 21 kt fra 004 grader mens maks vindkast i siste timen hadde vært 25 kt.

Meteorologisk institutts oppsummering av observasjonene:

Vindobservasjonene viser at det i nærheten av hendelsesstedet var lite vind i havnivå, og vinden i havnivå varierte mye i retning. Ved havnivå er det kun registrert svake vindkast i det aktuelle tidsrommet. I omkring 200 FT høyde viser observasjonene en vindstyrke på i underkant av 10 m/s fra nord/nordvest. Observerte vindkast i denne høyden ligger på omkring 10-12 m/s. Det er altså noe vindskjær i lav høyde. (SHT anmerking: 10-12 m/s tilsvarer ca. 19-23 knop.)

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Basert på innhentede opplysninger, antar SHT at flyet har blitt eksponert for fallvind og/eller kastevind da det tok av fra flystripen. Vindens påvirkning var kraftig nok til at flyet etter kort tid i luften endte tilbake på den private flystripen. Da det traff bakken mistet fartøysjefen kontrollen over flyet.

Flyging i lav høyde på le-siden av stigende terreng innebærer risiko som øker med vindstyrken over høydedragene i terrenget. Like etter avgang vil et fly være ekstra sårbart for påvirkning av fallvind grunnet dets initielle lave hastighet og høyde som igjen gir små marginer for korrigering. For å gi seg selv større margin i forbindelse med avgang, kan et tiltak være å øke hastigheten noe før rotasjon.

Fartøysjefen har forklart at han har gått til anskaffelse av en ekstra vindpølse og at vindpølsene vil bli plassert ved hver baneende. Dette kan bedre muligheten for å oppdage eventuelle lokale vindvariasjoner som følge av fallvind.

Statens havarikommisjon for transport
Lillestrøm, 1. desember 2015