



sht

Statens
Havarikommisjon
for Transport

Avgitt desember 2015

RAPPORT

SL 2015/14



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ RAKKESTAD FLYPLASS ÅSTORP 24. JULI 2015 MED CESSNA 177A, LN-TST

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: 10.12.2015
SL Rapport: 2015/14

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 Aircraft Company 177A, LN-TST
- Produksjonsår: 1969
- Motor: Lycoming O-360

Operatør:

Privat

Dato og tidspunkt:

Fredag 24. juli 2015 kl. 1540

Hendelsessted:

Rakkestad flyplass Åstorp (ENRK)

ATS luftrom:

Ikke-kontrollert luftrom klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, tap av kontroll under landing

Type flyging:

Privat

Værforhold:

Vær ifølge METAR på Moss lufthavn Rygge (ENRY) kl. 1450:
Vind: 190° 14kt. Få skyer i 2 500 ft. Spredt skydekke i 8 000 ft.
Sikt: Mer enn 10 km. Temperatur: 16 °C. Duggpunkt: 11 °C.
QNH: 1010 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Brukket neseunderstell. Strukturelle skader i cockpitområdet. Bøyd propell.

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 22 år
- Sertifikat: CPL(A)
- Flygererfaring: Totalt 245 timer hvorav 6 timer på typen. Siste 90 dager: 6 timer, (alt på typen). Siste 24 timer: 2 timer (alt på typen).

Informasjonskilder:

«Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» (NF-2007) fra fartøysjef samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-TST tok av fra Rakkestad kl. 1320. Ulykken skjedde da flyet returnerte etter en flytur på drøyt to timer. I følge fartøysjefens forklaring gjorde han først et forsøk på å lande på rullebane 33, men flyet begynte å sprette. Han avbrøt derfor landingen og gjorde en ny innflyging til samme rullebane. Ved det andre landingsforsøket gjorde flyet også et hopp. Da det på ny traff rullebanen, knakk nesehjulsleggen. Propellen slo ned i banen mens flyet skled på den brukne understellsleggen. Det kom til ro til venstre for senterlinjen ca. 15 meter før den første avkjøringen til hangarene (avkjøring B). Fartøysjefen, som var alene om bord, ble ikke skadet.

Fartøysjefen har forklart til Havarikommisjonen at han før landingen overfløy flyplassen for å sjekke vindretningen ved hjelp av vindpølsa. Han oppfattet at det var så lite vind at det var vanskelig å bestemme vindretningen. Valget av rullebane 33 var følgelig ikke diktert av vindforholdene.

Landingen ble oppfanget av et kamera på flyplassen. Det viser at flyet tilsynelatende landet på normalt sted på rullebanen, men at det kom opp i luften igjen og fortsatte å fly anslagsvis 50–100 meter i lav høyde langs rullebanen. Fra en høyde på 1–2 meter droppet den venstre vingen markert, og flyet traff rullebanen med lav nesestilling. Det fortsatte deretter å skli langs banen til venstre for senterlinjen inntil det stoppet.

Rullebane 33 på Rakkestad er 1 080 meter lang, 18 meter bred og har en negativ helling på 1,9 %. Grunnet høyt terreng sydvest for rullebanen kan det oppstå fallvinder og urolig luft ved terskelen til rullebane 33 når vinden kommer fra vest og sydvest.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Det synes klart at det ikke var tekniske feil ved flyet, og at neseunderstellet knakk grunnet overbelastning. Havarikommisjonen har for øvrig besluttet å ikke gå nærmere inn på årsaken til ulykken.

En Cessna 177 kan på vesentlige områder sammenlignes med en Cessna 172. Havarikommisjonen vil henlede oppmerksomheten mot flere tidligere utgitte rapporter som omhandler hendelser hvor nesehjulet på Cessna-fly har blitt overbelastet under landinger. Ved de fleste av disse tilfellene har årsaken vært at flyet har landet hardt på nesehjulet for så å sprette opp igjen. Et avansert søk etter Cessna 172 Skyhawk på Havarikommisjonens webside for [avgitte rapporter](#) vil gi en rekke eksempler på dette.

Havarikommisjonen har registrert at flere landingsuhell har skjedd på Rakkestad. En gjennomgang av Havarikommisjonens rapporter fra 2000 og fram til i dag viser at det har skjedd syv ulykker på stedet. Dette kan tyde på at utfordringer ved rullebanens helling og vindforhold kan være faktorer som flygerne ikke tar tilstrekkelig hensyn til når de benytter flyplassen.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 10. desember 2015