



Avgitt desember 2022

# RAPPORT LUFTFART 2022/11

***Luftfartsulykke på Bjorli flyplass  
18. september 2022 med Cessna U206E,  
LN-VYN***

*Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.*

*Formålet med Havarikommisjonens undersøkelser er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av ulykker og alvorlige hendelser, og fremme eventuelle sikkerhetstilrådinge. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.*

*Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.*

# Faktiske opplysninger

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

## Hendelsesdata

Luftfartøy:	
Type og registrering:	Textron Aviation Inc. Cessna U206E, LN-VYN
Produksjonsår:	1970
Motor:	Continental IO-520-F
Operatør:	Privat
Dato og tidspunkt:	Søndag 18. september 2022 kl. 1335
Hendelsessted:	Bjørli flyplass (ENLB), Lesja kommune i Innlandet
ATS luftrom:	Ikke-kontrollert luftrom, klasse G
Type hendelse:	Luffartsulykke, skader i forbindelse med avbrutt avgang
Type flyging:	Løft av fallskjermhoppere
Værforhold:	Vind: 10 kt fra 300°. Delvis skyet. Sikt: 5 km. QNH: 1 010 hPa
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen
Antall om bord:	5, fartøysjef og fire fallskjermhoppere
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Knekt neselegg, ødelagt propell og plateskader i fremre del av skroget.
Andre skader:	Ingen
Fartøysjef:	
Alder:	59 år
Sertifikat:	Privatflygersertifikat, PPL(A)
Flygererfaring:	Totalt 1 828 flytimer, hvorav 900 på aktuell type. Erfaring siste 90 dager: 18 timer, alle på aktuell type.
Informasjonskilder:	NF-2007 «Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» fra fartøysjef. Havarikommisjonens egne undersøkelser.

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

## Hendelsesforløp

Avgang med LN-VYN ble påbegynt i enden av rullebane 30. Da flyet var kommet opp i tilstrekkelig hastighet trakk fartøysjefen i stikka for å rotere. Stikka lot seg ikke bevege og fartøysjefen innså straks at stikkelåsen satt i. Han forsøkte å fjerne låsen, men uten hell. Deretter valgte han å

avbryte avgangen. Under utrulling og oppbremsing kom flyet utenfor siden av den asfalterte rullebanen og ut i grusen. Til slutt lyktes det fartøysjefen å få flyet tilbake inn på det asfalterte området igjen. Flyet stoppet på rullebanen, nær enden av denne. De fem om bord evakuerte uskadd. Skadene på flyet omfattet knekt neselegg, ødelagt propell og plateskader under buken.

I sin rapport har fartøysjefen vært åpen på at han glemte å sjekke rorbevegelser og -utslag før avgang. Han har videre opplyst at stikkelåsen på LN-VYN var annerledes enn den originale stikkelåsen. Den originale stikkelåsen til Cessna 206 har en bøyle med en metallplate som dekker over både magnetbryteren og hovedstrømbryteren. Det gjør at motoren ikke skal kunne startes før stikkelåsen er fjernet. Den aktuelle stikkelåsen hadde et tøyflagg med teksten «Remove Before Flight». I følge fartøysjefen hang tøyremsen bak stikka og var derfor vanskelig å se. Den var ikke til hinder for å starte motoren, i motsetning til den originale stikkelåsen.

«Pilot's Operating Handbook for Cessna 206» har to sjekklister som skal sikre mot å påbegynne en avgang med stikkelåsen på:

- Sjekklisten for ettersyn før flyging har et eget punkt som sier at stikkelåsen skal fjernes. I tillegg foreskriver denne sjekklisten at alle rorene skal sjekkes for «freedom of movement» ved den utvendige inspeksjonen av flyet.
- I forbindelse med avgang gjelder «Before Takeoff checklist». Den har et punkt som sier at rorene skal sjekkes for bevegelsesfrihet og korrekte utslag.



Figur 1: Stikkelåsen i LN-VYN. Foto: Fartøysjef



Figur 2: Eksempel på Cessna stikkelås med metallplate (C 172). Foto: Havarikommisjonen

# Havarikommisjonens vurderinger

Avgang med låste ror er en kritisk feil som har kostet flere menneskeliv. Fordi rorsjekk er så viktig har fabrikanten tatt punktet med i to ulike sjekklister som begge skal utføres før hver flyging. Denne ulykken illustrerer hvor viktig det er å alltid bruke sjekklister, noe Havarikommisjonen har påpekt gjentatte ganger i sine undersøkelsesrapporter.

Den originale stikkelåsen danner en fysisk barriere som vanskeliggjør motorstart dersom stikkelåsen ikke er fjernet. Den stikkelåsen som ble brukt hadde ikke denne ekstra barrieren. En forutsetning for at den ekstra barrieren skal virke er dessuten at stikkelåsen settes i på riktig måte. I desember 2019 utga SHK en rapport om en tilsvarende ulykke hvor stikkelåsen var satt i feil (se Havarikommisjonens [Rapport SL 2019/13](#)).

Fartøysjefens beslutning om å avbryte avgangen var riktig. Det forhindret en mer alvorlig ulykke.

Statens havarikommisjon  
Lillestrøm, 5. desember 2022