

RAPPORT

SL 2011/28



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ KJELLER
FLYPLASS 16. JULI 2010, MED SAAB-SCANIA (EX)
MFI 9, LN-TVI OG PIPER PA-28-151, LN-DAX

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 bør unngås.

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: 28.09.2011
SL Rapport: 2011/28

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:	SAAB-Scania (EX) MFI 9	Piper PA-28-151
Radiokallesignal:	LN-TVI	LN-DAX
Dato og tidspunkt:	Fredag 16. juli 2010 ca. kl.1550	
Hendelsessted:	Kjeller flyplass (ENKJ)	
ATS luftrom:	Ikke kontrollert luftrom, klasse G	
Type hendelse:	Luftfartsulykke, kollisjon på bakken	
Type flyging:	Privat	Skole
Værforhold:	METAR Oslo lufthavn Gardermoen ENGM 161340Z 19015KT 150V220 9999 FEW043 SCT051 22/12 Q1016 NOSIG=	
Lysforhold:	Dagslys	
Flygeforhold:	VMC	
Reiseplan:	VFR	VFR
Antall om bord:	1	2
Personskader:	Ingen	Ingen
Skader på luftfartøy:	Hakk i propellblad. Bukling på brannskott ved innfesting av motorbukk, og i aluminiumshuden på flykropp rett bak brannskott.	Bakkroppen ble bøyd til venstre. Haleflate bøyd 90 grader og propellbladkutt i metallet. Buklinger på venstre side av bakkropp.
Andre skader:	Ingen	Ingen
Fartøysjef:	LN-TVI	LN-DAX
- Kjønn og alder:	Mann, 51 år	Mann, 51 år
- Sertifikat:	PPL (A)	CPL (A)
- Flygererfaring:	Totalt 1 947 timer hvorav 0 timer siste 90 dager. Erfaring på aktuell type 1 000 timer, hvorav 0 timer siste 90 dager	Totalt 2 870 timer hvorav 230 timer siste 90 dager. Erfaring på aktuell type 2 000 timer, hvorav 230 timer siste 90 dager

Informasjonskilder: NF-2007 ”Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart” fra fartøysjefene i LN-TVI og LN-DAX, samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER.

Fartøysjefen i LN-TVI var alene i flyet, en SAAB-Scania (EX) MFI 9. Formålet med flygingen var å gjennomføre første prøvetur etter årlig gjennomsyn. Han takset flyet fra hangaren nord for klubbhuset i retning rullebanen. Han gjennomførte run-up ved utgangen til taksebane B og takset deretter videre til venstre forbi drivstoffanlegget, i retning taksebane A.

LN-DAX, en Piper PA-28-151 fra Nedre Romerike flyklubb takset på samme tid ut fra småflyhavna, øst for klubbhuset. To personer var om bord, fartøysjefen/instruktøren og en elev. Formålet med deres flyging var å fly til Rygge for å trene på landingsrunder. LN-DAX meldte på radiofrekvens ENKJ, 119.100 MHz følgende:

”LN-DAX taksing from parking to holding A”.

Fartøysjefen på LN-TVI hadde ikke benyttet blindsending av posisjon og hensikt før eller under taksingen denne dagen. Han fortalte at han alltid meldte seg på radio og kringkastet sine intensjoner ved landing og avgang, men at han ikke nødvendigvis sendte blindt sin posisjon og intensjon ved taksing fra hangar.

Da LN-DAX takset mot holdingpunkt for taksebane A kunne fartøysjefen observere LN-TVI som kom taksende i retning fra drivstoffanlegget og skrått inn fra høyre mot dem, ca. 30–40 meter unna. Han antok følgelig at flyet skulle inn mot småflyhavna, eller til holding A.



Figur 1: Kjeller flyplass med angivelse av taksebane A og B.
Kartgrunnlag: Statens kartverk, Geovekst og kommuner

Det foregikk ingen radiokommunikasjon mellom fartøysjefene i de to flyene. Fartøysjefen i LN-DAX så heller ikke registreringsmerket på det andre flyet, hvilket gjorde radiooppkall vanskeligere. Fartøysjefen i LN-TVI visste at det andre flyet hadde intensjon om å takse ut på rullebanen via taksebane A, fordi han hadde hørt deres annonsering på radiofrekvensen. Han valgte, av høflighet

ovenfor den andre flygebesetningen, å bli stående. Siden LN-TVI sto helt stille, ba fartøysjefen/instruktøren i LN-DAX eleven om å fortsette til holding A, hvilket han gjorde. LN-DAX stoppet 2-3 meter før stopplinjen, litt skråstilt til høyre og bremsene ble satt på. LN-TVI sto nå rolig anslagsvis 10 meter bak LN-DAX og 45 grader på taksebanen. Eleven i LN-DAX påbegynte så run-up prosedyren i henhold til sjekklisten.

Det var to headset med mikrofon om bord i LN-TVI. Begge headset var tilkoblet kontaktene mellom setene. Etter å ha stått stille i 2-3 minutter under run-up av LN-DAX oppdaget fartøysjefen i LN-TVI at hans headset og mikrofon var tilkoblet passasjerets kontakter. Han bøyde seg for å bytte om på pluggene. På hodet hadde han en skyggelue, som ga redusert utsyn oppad. I løpet av noen sekunder, mens han ennå var opptatt med å bytte om på pluggene, opplevde han at det smalt. LN-TVI hadde trillet med motoren på tomgang inn i høyderoret til LN-DAX.

Fartøysjefen i LN-TVI fortalte i sin rapport at han ikke kunne si med sikkerhet hvorvidt flyets parkeringsbrems var satt på. Han holdt imidlertid flyet manuelt med den sentralt monterte håndbremsen, som virket likt på begge hovedhjulene. Han fortalte videre at han sannsynligvis hadde sluppet litt opp på bremsen mens han vred kroppen og så ned mellom setene.

I LN-DAX var eleven nesten ferdig med run-up sjekklisten da fartøysjefen ble oppmerksom på at LN-TVI var i bevegelse. Straks etter opplevde de at det smalt i bakre del av flyet. Fartøysjefen snudde seg og så at LN-TVI da sto ca. 30 cm fra LN-DAX. Ingen personer ble skadet i ulykken.

Vinden var variabel denne dagen, både i retning og styrke, men de sterkeste vinddragene favoriserte rullebane 12 for avgang. Vinden var, i følge fartøysjefen i LN-DAX, sterk nok til at flyene kastet litt på seg når de sto stille, og at denne bevegelsen kunne ha kamuflert at flyet begynte å rulle.

Iht. AIP Norge AD 2.23 ENKJ er AFIS ikke etablert på Kjeller, og det er etablert tårntjeneste ved Kjeller flyplass kun for militære operasjoner når disse foregår.

AIP Norge, ENKJ AD 2.20 Lokale trafikkregler punkt 1.5 sier følgende:

”Innenfor de publiserte VFR rapporteringspunktene bør det søkes opprettet to-veis radiosamband med “Kjeller Aerodrome”. Dersom bakkeradio ikke er bemannet, benyttes blindsending av posisjon og hensikt.”



Figur 2: Betydelige skader på LN-DAX.



Figur 3: Propellbladskader på LN-TVI.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen mener det er sannsynlig at parkeringsbremsen ikke var satt på da LN-TVI sto stille bak og til høyre for LN-DAX, og at fartøysjefen bare holdt inne bremsehåndtaket. Det er videre sannsynlig at han umerkelig slapp trykket på bremsen da han vred kroppen for å koble om pluggene til headset og mikrofon. Flyet kom trolig i bevegelse som følge av dette i kombinasjon med vind og trekkraft fra propellen. Siden fartøysjefen hadde sin oppmerksomhet rettet ned mellom setene, og ikke ut av vinduene, oppdaget han ikke at flyet hadde begynte å trille før det traff halepartiet på LN-DAX.

Havarikommisjonen mener at denne hendelsen viser at det selv på små ukontrollerte flyplasser er god prosedyre å gjennomføre radiosjekk og kringkaste egne intensjoner før luftfartøyet settes i bevegelse. Ved å gjøre dette får en også kontrollert radiostyret før en kommer ut på manøvreringsområdet.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 28.09.2011