

RAPPORT

SL 2011/37



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ SKIEN LUFTHAVN GEITERYGGEN 20. AUGUST 2011 MED DH 82A TIGER MOTH LN-MAX

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: 31.10.2011
SL RAP: 2011/37

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

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

Dato og tidspunkt:	Lørdag 20. august 2011 kl. 1700
Luftfartøy - type og reg.:	DeHavilland Aircraft Co. LTD DH 82A Tiger Moth, LN-MAX
Hendelsessted:	Skien lufthavn Geiteryggen (ENSN)
Type hendelse:	Luftfartsulykke, kollisjon med skilt under taksing
Type flyging, operatør:	Privat (klubb), Nedre Romerike Flyklubb
Flygeforhold:	VMC
Lysforhold:	Dagslys
Vindforhold:	Vind fra 210 grader, 5 kt med vindkast 8 kt.
Fartøysjef:	Mann 29 år, PPL (A) med instruktørrettigheter, total flyetid 1 303 timer, hvorav 64 timer siste 90 dager. Erfaring på aktuell type 485 timer, hvorav 10 timer siste 90 dager.
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Venstre vingebjelke knekt
Andre skader:	Anvisningsskilt skadet
Informasjonskilder:	“Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart” (NF2007) fra fartøysjef.

BESKRIVELSE/KOMMENTARER

Fartøysjefen på LN-MAX har forklart at han hadde deltatt på flydag på Skien lufthavn og at han deretter skulle fly til Rakkestad i løs formasjon med et annet luftfartøy, LN-BIF. Han var alene om bord. Etter å ha fylt drivstoff på vestsiden av lufthavnen og gjennomført avgangsjekk på holding W1, var de to flyene klare for avgang fra rullebane 19. “Runway free” ble mottatt fra tårnet. LN-BIF “backtracket” for å få lengre avgangsbane. Fartøysjefen på LN-MAX valgte å line opp fra taksebane W1. Den resterende lengden av rullebane 19 var 500 meter, hvilket er tilstrekkelig for en Tiger Moth. Han anså det som en unødvendig utfordring å takse i medvind da denne flytypen ikke er utstyrt med styring på hjulene eller bremses. I det han skulle svinge til høyre fra taksebane W1 for å rette opp flyet i rullebanens retning sørover, oppnådde han ikke ror-autoriteten med sideroret. Han prøvde derfor å gi på litt gass, uten at dette hjalp. Fartøysjefen så at flyet beveget seg over til den andre langsiden av rullebanen og i retning mot ett av rullebanekantlysene. For å unngå å treffe rullebanekantlyset, styrte han rundt dette og ut på grusen. Han stoppet, så etter hindringer, og

fortsatte deretter å takse i avgangsretningen, på grusen på utsiden av rullebanen, og med intensjon om å takse opp på rullebanen igjen etter at rullebanekantlyset var passert. Da flyet hadde takset noen meter utenfor rullebanen registrerte han at flyets venstre vinge stoppet i skiltet som anviste vei til taksebane E1 på østsiden av lufthavnen. Venstre vingebjelke ble knekt i sammenstøtet. Fartøysjefen varslet tårnet om ulykken, stoppet motoren og forlot flyet. Lufthavnens brann og redningstjeneste ankom havaristedet ett minutt etter.

Fartøysjefens egen vurdering etter ulykken var at han ikke hadde sett skiltet som flyets venstre vinge traff. Utsyn framover fra baksetet i en Tiger Moth er svært begrenset under taksing. Han vurderte videre at han burde ha valgt å gå ut av flyet for å rette det opp manuelt framfor å fortsette å takse sørover på grusen langs rullebanen.

Havarikommisjonen deler fartøysjefens oppfatning av årsak og vurdering av hvordan ulykken kunne vært unngått.



Figur 1: LN-MAX fotografert etter sammenstøtet.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 31.oktober 2011