

RAPPORT

SL 2016/10



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ KJELLER FLYPLASS 31. MAI 2016 MED DEHAVILLAND DH-82A TIGER MOTH, LN-BDM

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 19. desember 2014 nr. 1848 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 3.

Foto: SHT og Trond Isaksen/OSL

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ KJELLER FLYPLASS 31. MAI 2016 MED DEHAVILLAND DH-82A TIGER MOTH, LN-BDM

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: 18.10.2016
SL Rapport: 2016/10

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.: DeHavilland DH-82A Tiger Moth, LN-BDM
- Produksjonsår: 1942
- Motor: DeHavilland Gipsy Major

Operatør:

Nedre Romerike Flyklubb, Veteranflygruppa

Dato og tidspunkt:

Tirsdag 31. mai 2016 kl. 2120

Hendelsessted:

Kjeller flyplass (ENKJ), gresskulder til rullebane 30 ved taksebane «B»

ATS luftrom:

Ikke kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, understell traff en asfaltkant med betydelig kraft

Type flyging:

Privat (klubb)

Værforhold:

Tilnærmet vindstille, skyfritt

Lysforhold:

Dagslys, lav sol

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

Fartøysjef + en passasjer

Personskader:

En lettere skadet

Skader på luftfartøy:

Betydelige skrogskader i området rundt innfesting venstre hovedunderstell

Andre skader

Ingen

Fartøysjef:

- Alder: 58 år
- Sertifikat: PPL (A)
- Flygererfaring: Totalt 728 timer, hvorav 5 timer siste 90 dager og 1 time siste døgn. 252 timer på typen, hvorav 3 timer siste 90 dager og 1 time siste døgn.

Informasjonskilder

NF-2007 Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart, samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Etter å ha gjennomført en privat flytur, foretok fartøysjefen en innflyging til gresskulderen til rullebane 30 på Kjeller. LN-BDM har en metallskinne (skidd) i stedet for halehjul og opereres derfor fortrinnsvis fra gress.

Fartøysjefen har forklart at flyet var etablert på finale med normal høyde og flyhastighet (55 kt). Det er ikke mulig å se rett fremover når flyets nese heves før landing, og flyger må da kikke ut til sidene av den åpne cockpiten. Solen var i ferd med å gå ned over horisonten, og dette ga kraftig motlys slik at fartøysjefen ble blendet. Tiger Moth har mye luftmotstand og flyhastigheten kan tape seg raskt. På siste del av innflygingen kom flyet noe for lavt og med for liten flyhastighet. Fartøysjefen påbegynte en korreksjon med økt motorpådrag, men ikke tidsnok til å unngå at flyet satte seg noe tidligere enn planlagt. Dette medførte at flyet traff asfaltkanten på taksebane «B» med betydelig kraft på venstre hovedunderstell. Flyet spratt deretter opp, men resten av landingen ble gjennomført rett frem uten ytterligere problemer.

Passasjeren var uforberedt på at flyet var i ferd med å få et hardt nedslag og «strammet» ikke nakkemusklene. Kreftene som forplantet seg opp mot passasjeret i kombinasjon med økt vekt på hodet ved at det ble benyttet hjelm, medførte at passasjeren fikk nakkesmerter og ble i en periode sykemeldt.

Etter landingen ble det konstatert at venstre hovedhjul hadde punktert og at det hadde oppstått betydelige skrogskader i området rundt innfesting av venstre hovedunderstell. Dette nødvendiggjorde en større reparasjon samt utskifting av deler (se figur 1).



Figur 1: Skader i området rundt innfesting av venstre hovedunderstell. Foto: SHT

Fartøysjefen har opplyst at etter ulykken har han gjennomgått oppfrisking/kvalitetssikring av ferdigheter med instruktør.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

SHT anser at fartøysjefen var erfaren på flytypen Tiger Moth. Havarikommisjonen støtter fartøysjefens vurdering med at han ble kraftig blendet av den lave solen. Dette, i kombinasjon med utfordringene med sikt rett fremover ved hevet nese, flytypens karakteristikk med mye luftmotstand og dermed raskt tap av flyhastighet, medførte at fartøysjefen fikk utfordringer med å bibeholde ideell høyde og flyhastighet på siste del av finalen.

Forutsatt at ikke annen trafikk tilsa at rullebane 30 måtte benyttes, mener Havarikommisjonen at siden det var tilnærmet vindstille kunne rullebane 12 med fordel ha vært benyttet for å unngå å bli blendet av solen.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 18. oktober 2016