

RAPPORT

Luftfart 2021/04



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ RAKKESTAD FLYPLASS ÅSTORP 25. FEBRUAR 2020 MED PIPER AIRCRAFT INC. PA-46R-350T, LN-TMJ

Statens havarikommisjon (SHK) 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 1894-5902 (digital utgave)

Statens havarikommisjons 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.

RAPPORT OM LUFFTARTSULYKKE PÅ RAKKESTAD FLYPLASS ÅSTORP 25. FEBRUAR 2020 MED PIPER AIRCRAFT INC. PA-46R-350T, LN-TMJ

Statens havarikommisjon
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
<http://www.havarikommisjonen.no>
E-post: post@nsia.no

Avgitt dato: 22.03.2021
SL Rapport: 2021/04

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.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy:

- Type og reg.: Piper Aircraft Inc. PA-46R-350T, LN-TMJ
- Produksjonsår: 2009
- Motor: Lycoming TIO-540-AE2A

Operatør:

Privat

Dato og tidspunkt:

Tirsdag 25. februar 2020 kl. 1810

Hendelsessted:

Rakkestad flyplass Åstorp (ENRK)

ATS luftrom:

Ikke-kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, tap av retningskontroll under landing

Type flyging:

Privat

Værforhold:

God sikt, skybase ca. 2 000 ft. Vind fra sydøst 10–14 kt.

Lysforhold:

Mørke

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

Fartøysjef og en passasjer

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Strukturelle skader på venstre vinge og hovedunderstell

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Alder: 44 år
- Sertifikat: Privatflygersertifikat, JAR-FCL (PPL (A))
- Flygererfaring: Totalt 1 390 timer, hvorav 6 timer på aktuell type. Erfaring på alle typer siste 90 dager: 80 timer, hvorav 6 timer på aktuell type.

Informasjonskilder:

NF-2007 «Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» fra fartøysjefen, samt SHKs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Tirsdag 25. februar 2020 ble luftfartøyet benyttet til en flyging fra Kjeller flyplass (ENKJ) til Rakkestad flyplass Åstorp (ENRK). Om bord i flyet var fartøysjef og en passasjer i cockpit. Flygingen underveis ble utført uten problemer.

Innflygingen til Rakkestad ble fløyet i henhold til prosedyrene med unntak av anbefalt høyde på 2 000 fot for overflygingen ved ankomst. Fartøysjefen har forklart at grunnet skyer i området ble overflygingen utført i 1 000 fot. Vindpølsen viste at det blåste 10 til 14 knop sidevind fra venstre som favoriserte rullebane 15. Fartøysjefen vurderte at forholdene var akseptable for å kunne fortsette innflyging til og landing på flyplassen.

Fartøysjefen aktiverte banebelysningen før landing¹. På grunn av sidevinden ble landingen utført med litt lav venstre vinge kompensert med litt bruk av høyre pedal. Da venstre hovedhjul traff rullebanen, ca. 450 meter fra terskel, merket fartøysjefen at han ikke klarte å kompensere med venstre pedal da flyet begynte å drifte mot høyre. Han ropte til passasjerer at han ikke måtte røre pedalene, men flyet drev utenfor kanten av rullebanen før fartøysjefen fikk kontroll på det. Venstre hovedhjul traff et banekantlys før han klarte å manøvrere flyet inn på rullebanen igjen.

Fartøysjefen har forklart at mens de takset mot oppstillingsplass like etter hendelsen, spurte han passasjerer om han hadde vært borti pedalene da de landet. Passasjerer svarte at det dessverre kan ha vært mulig. Passasjerer forklarte videre at han trodde pedalene var kun de øverste delene (bremsene), og at han, da han fikk beskjed om å ikke røre pedalene, flyttet bena ned på den nederste delen.

Før avgang fra Kjeller, hadde fartøysjefen brifet passasjerer på at han ikke måtte røre stikke og pedaler, men ikke forklart at pedalene var todelt med bremses øverst. Fartøysjefen mener at dersom dette hadde vært forklart bedre før avgang, kunne ulykken vært unngått.

Grunnet sammenstøtet med banekantlyset, ble flyet påført strukturelle skader på venstre vinge og hovedunderstell.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Passasjerer i cockpit med dobbeltkontroller kan utgjøre en fare dersom passasjerer ikke er godt kjent med hvordan han kan påvirke flygingen. I dette tilfellet var ikke passasjerer godt nok kjent med de kritiske små detaljene, noe fartøysjefen hadde tatt for gitt at han var. Mangelfull informasjon til passasjerer i cockpit kan få store konsekvenser, denne gangen heldigvis kun med materielle skader som følge.

Havarikommisjonen deler derfor fartøysjefens betraktning om at passasjerer skulle vært bedre informert før flyturen. Det er viktig at fartøysjefer forvisser seg om at informasjonen er tilpasset passasjerenes erfaring og kunnskap om flyet og flygingen.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 22. mars 2021

¹ Belysning på terskel, rullebanekanter, taksevei og kantene på parkeringsområde aktiveres ved å trykke 6 ganger i løpet av 5 sek. på VHF frekvens for flyplassen – 122,95 MHz.