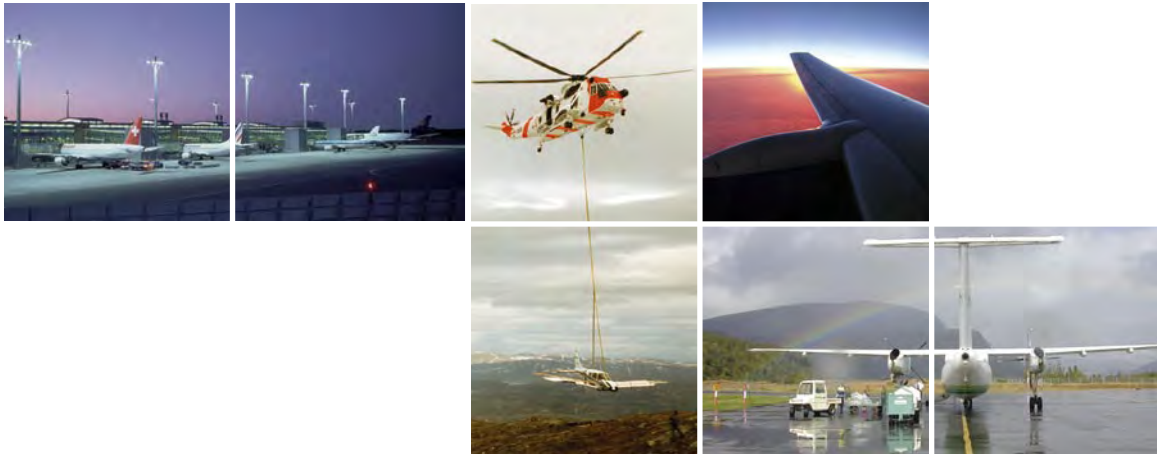


RAPPORT

SL 2008/03



RAPPORT OM LUFTFARTSHENDELSE 13. JANUAR 2007 PÅ NOTODDEN LUFTHAVN MED PIPER PA-28-161, LN-UPF

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: 14.04.2008
SL Rapport: 2008/03

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 + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy:

- Type og reg.: Piper PA-28-161, LN-UFP
- Produksjonsår: 1979
- Motor: Lycoming O-320-D3G

Operatør:

Oslo Flyveklubb

Dato og tidspunkt:

Lørdag 13. januar 2007 kl. 1115

Hendelsessted:

Notodden lufthavn (ENNO)

ATS luftrom:

TIZ. Klasse G

Type hendelse:

Luftfartshendelse, utforkjøring av baneende ut på trafikkert vei

Type flyging:

Privat (klubb), skoleflyging

Værforhold:

CAVOK. Temperatur: 10 °C. QNH: 1003 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

VFR

Antall om bord:

3

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Ingen

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 26 år
- Sertifikat: CPL (A) med instrument- og instruktørrettighet
- Flygererfaring: Total flygetid 320 timer. Siste døgn: 1:55 timer. Siste 3 dager: 3:15 timer. 60 landinger siste 90 dager

Elev:

- Kjønn og alder: Mann, 27 år
- Sertifikat: PPL-elev med soloflygingsrettighet
- Flygererfaring: Total flygetid: 49 timer. Siste døgn: 0:40. 55 landinger siste 90 dager.

Informasjonskilder:

Rapport NF 382 fra fartøysjef, rapport fra Notodden lufthavn A/S og SHTs egne undersøkelser

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Instruktør og to elever hadde planlagt skoleflyging langs ruten Kjeller (ENKJ) - Skien (ENSN) - Notodden (ENNO) - Kjeller. Elevene skulle bytte på å fly. Instruktøren sjekket kunngjort flyplassinformasjon og fant intet spesielt å bemerke. Vær og NOTAM ble innhentet, og reiseplan levert. Elevene fikk også i oppgave å ringe både til Skien og Notodden før avgang. Instruktøren har oppgitt at turen til Skien gikk som planlagt med gode forhold og tørr bane. Etter avgang fra Skien ca. kl. 1100 kalte de opp Oslo kontrollsentral, sektor Farris. De fikk på dette tidspunkt ikke beskjed om at Notodden var stengt. Etter å ha sjekket ut med Farris forsøkte de flere ganger å kontakte Notodden informasjon uten hell.

Instruktøren har videre forklart at de bestemte seg for å melde ”blindt” på Notodden-frekvensen og forberede seg på å avbryte innflygingen dersom banen skulle vise seg å være blokkert eller ubrukbar. Det var vindstille, og de valgte å lande på rullebane 30. Eleven fikk beskjed om å sette seg så tidlig som mulig på banen på grunn av veien som krysser banen. Tilgjengelig banelengde når veien ikke er sperret for biltrafikk er 675 m, som normalt er rikelig for den aktuelle flytypen.

Landingspunktet var ifølge instruktøren ca. 150 m innenfor baneterskelen, definitivt før takseveien. (Et øyevitne mente de landet 300-350 m innenfor terskelen, men instruktøren er sikker på at så ikke var tilfelle). Eleven begynte en sakte oppbremsing. Det viste seg at bremseeffekten var svært dårlig, ifølge instruktøren ”*lik null*”, og flyet skled langs senterlinjen. Instruktøren har forklart at det fra luften var umulig å se at banen var islagt. Motoren ble kuttet like før flyet kom ut på veien som krysser banen. Flyet traff midt mellom to signalklosser av plast som markerte baneenden, og tauet mellom dem heftet seg i nesehjulsleggen. Instruktøren har anslått farten til 10 km/t da flyet kom ut på veien, der det straks stoppet opp. Veien var strødd. Det kom en bil fra hver side, som begge måtte bremse relativt kraftig for å unngå kollisjon. Veistrekningen over flyplassen er rett og oversiktlig. Hendelsen førte ikke til skader av noe slag. Flyet ble dyttet tilbake til oppstillingsplassen ved hangaren.

Det viste seg at det ikke var bemanning i tårnet siden det ikke tilbys flygeinformasjonstjeneste (Aerodrome Flight Information Services, AFIS) på lørdager. Gjeldende tider for AFIS denne vintersesongen og krav om PPR (Prior Permission Required) for de som ønsket å bruke plassen utenom åpningstid skulle vært kunngjort i NOTAM. Notodden lufthavn A/S har bekreftet at NOTAM med gjeldende åpningstider hadde gått ut på tid, og ikke var blitt oppdatert. Ifølge AIP Norge var AFIS tilgjengelig fra kl. 0800 til kl. 1400 på lørdager. Ifølge Jeppesen Bottlang Airfield Manual var åpningstiden lørdager fra kl. 0900-1500.

Rullebanen på Notodden lufthavn var svært glatt også dagen før denne hendelsen inntraff, og ruteflyet fra Bergen måtte i stedet lande på Skien lufthavn Geiteryggen. Vakhavende AFIS-betjent har forklart at han fredag kveld skulle sende ut særskilt NOTAM om at flyplassen var stengt, men at dette ble glemt i all uroen som oppstod som følge av at det startet oppussingsarbeid i tårnkabinen. Neste dag hadde han hjemmevakt med tårntelefonen viderekoblet til sin telefon. Da Oslo kontrollsentral ringte og sa at det var fly på vei og spurte om han var i tårnet, kom han på hva han hadde glemt. Han sa at rullebanen var altfor glatt til at noen kunne lande der, og at de måtte gi beskjed til denne flygeren og eventuelle andre fly som var på vei til Notodden. Selv kjørte han straks til flyplassen, og fikk NOTAM-kontoret til å utstede stenge-NOTAM. Skoleflyet LN-UFP som var på vei til Notodden hadde forlatt Farris-frekvensen, så det ble ikke advart om den glatte rullebanen. AFIS-fullmektigen ankom flyplassen like etter hendelsen.

Notodden lufthavn iverksatte umiddelbart tiltak for å hindre at noe lignende skulle gjenta seg. Rutiner ble innskjerpet og lokalt regelverk på Notodden ble endret. Endringene innebar blant annet

presiseringer i instruks for vakthavende. Nytt system for daglig kontroll og dokumentasjon av NOTAM og "briefing" ble innført. Det ble bestemt at daglig inspeksjon i henhold til sjekklister skulle utføres også på de dager flyplassen ikke tilbyr AFIS-tjenester, og at de to timene arbeidstid som de tårnansatte var satt opp med for å sjekke baneforhold og lignende lør-, søn- og helligdager i vinterhalvåret skulle være fra kl. 0830-1030. Det er nå utgitt separat NOTAM fra Notodden om at plassen er tilgjengelig utenom åpningstid, forutsatt PPR, samt telefonnummeret man skal ringe for å innhente tillatelse. Denne NOTAM har estimert sluttdato, noe som innebærer at den ikke blir slettet fra systemet uten at det foretas ny vurdering først. Notodden lufthavns kvalitets- og sikkerhetssystem ble godkjent av Luftfartstilsynet i oktober 2007.

Instruktøren har i ettertid tatt selvkritikk på at han ikke fulgte opp hvorvidt elevene hadde fått telefonkontakt med plassen før avgang. De hadde visstnok fått svar i Skien, men ikke på sitt ene anropsforsøk til Notodden. Han har også bemerket at det ikke fremgikk av AIP Norge at det var påkrevd med forhåndstillatelse for å kunne bruke plassen i åpningstiden, med mindre man skulle ha tollbehandling. Selv om det ikke var krav om PPR i åpningstiden, er det instruktørens syn at det er en god vane å ringe først. Videre har han uttrykt at han kunne forsøkt å få kontakt med andre fly eller eventuelt Oslo kontrollsentral for å forhøre seg om det var noe de burde vite før de gikk inn for landing. Det var etter hans vurdering for sent å avbryte landingen da de under utrulling oppdaget at banen var islagt.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Hendelsen avdekket både manglende rutiner for å sikre at gjeldende tider for AFIS-tjenester på Notodden lufthavn var kunngjort, og rutinesvikt i forbindelse med utstedelse av stenge-NOTAM. Svikten berørte flere ledd, i og med at hverken AIP, Jeppesen eller NOTAM ga korrekt informasjon om åpningstid for AFIS-tjenester. Kombinert med at stenge-NOTAM ble uteglemt og flere uheldige omstendigheter, førte manglende informasjon til at det oppstod en relativt kritisk situasjon.

Skoleflygingen synes å være planlagt i tråd med det som kreves og bør forventes. Når det gjelder utførelsen og beslutningen om å lande, støtter havarikommisjonen fartøysjefens standpunkt om at han burde gjort mer for å finne ut hvorfor han ikke fikk svar på sine oppkall til Notodden. På AFIS-plasser kan det ta tid før man får svar, siden det som oftest er bare en person på vakt og vedkommende i korte perioder kan være forhindret fra å besvare radiooppkall. I åpningstiden vil man imidlertid få svar etter hvert. Fartøysjefen i skoleflyet valgte å gå inn for landing uten å ha fått radiokontakt med tårnet. At banen var islagt kom som en overraskelse, og tiden man hadde til rådighet for å avgjøre om man skulle forbli på banen eller gi på for å komme i lufta igjen var kort. Å krysse veien nær opp mot avgangshastighet eller i lav høyde ville vært mer risikabelt.

SHT mener hendelsen illustrerer viktigheten av at lufthavnene sikrer seg mot at feil og forglemmelser fører til at viktig informasjon ikke når ut til brukerne. Ledelsen ved lufthavnen iverksatte straks høyst påkrevde tiltak, og SHT finner ikke grunn til å fremme sikkerhetstilrådingen utover dette. Samtidig bør hendelsen være en påminnelse om viktigheten av god planlegging og betydningen av å innhente oppdatert informasjon før og under flyging til en ubetjent flyplass.