

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: 15.12.2005
SL Rapport: 47/2005

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.: Piper PA-28-180 Archer, LN-AEC
- Produksjonsår: 1972
- Motor(er): Lycoming O-360-A4A

Operatør:

Jeløy Seilflyklubb

Dato og tidspunkt:

Tirsdag 14. april 2003, kl. 1300

Hendelsessted:

Notodden flyplass (ENNO)

Type hendelse:

Luftfartshendelse, propell traff "hjulrolley" under taksing

Type flyging:

Privat (klubb)

Værforhold:

Ikke oppgitt

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

Dagslys

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Betydelig skade på propell

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 38 år
- Sertifikat: PPL-A
- Flygererfaring: Totalt 200 timer hvorav 16 timer på typen siste 30 dager og 2:45 timer på typen siste 24 timer

Informasjonskilder:

"Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382)

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Jeløya Seilflyklubb har sin hovedbase ved Näsinge flyplass i Sverige og gjennomførte på det aktuelle tidsrommet for hendelsen en utflukt (påskeleir) til Notodden Seilflysenter. Notodden Seilflysenter er etablert og drevet av Sandefjord Seilflyklubb. Flere seilflyklubber holdt til på Notodden på det aktuelle tidspunktet og det var følgelig stor aktivitet på bakken og i luften.

LN-AEC ble benyttet som slepefly for seilfly og stod parkert sammen med seilflyene utenfor banekanten på rullebane 12 på Notodden. Fartøysjefen ventet i flyet og var klar til å gjennomføre neste slep (LN-GPA). Seilflyet ble dyttet ut på rullebanen forbi slepeflyet. Da seilflyet var kommet på plass tok et av bakkemannskapene av seilflyets ”hjudolly” (hjul som monteres for bakkemanøvrering) og la det utenfor banekanten foran slepeflyet. Fartøysjefen registrerte ikke dette og startet motoren for å takse ut på banen foran seilflyet. Under taksingen traff propellen ”hjudollyen” og kastet den noen meter til siden. Propellen fikk omfattende skader i sammenstøtet.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Hendelsen avdekket flere sikkerhetsmessige svakheter ved klubbens prosedyrer for bakkeoperasjonene på Notodden. Den mest umiddelbare feil som ble begått var å legge ”hjudollyen” foran slepeflyet. Under bakkeoperasjoner må det være klare prosedyrer for hvor slik utstyr skal plasseres, og det må plasseres i trygg avstand fra områder som benyttes til taksing. Videre må alle som hjelper til som bakkemannskap kjenne til prosedyrene og få opplæring i ulike faremomenter som er forbundet med operasjoner på en flyplass.

SHT mener at det ikke er tilrådelig å gå nær opp til propellen på et fly når det er personer i cockpit uten at dette er i forståelse med de om bord. I dette tilfellet må forflytningen av ”hjudollyen” ha foregått uten at fartøysjefen ble oppmerksom på det. Gjenstander som ligger umiddelbart foran flyet er ikke synlige fra cockpit. Enhver fartøysjef må følgelig forsikre seg om at områder foran flyet er fritt for hindringer før oppstart og taksing påbegynnes. Det betyr i praksis at hvis fartøysjefen blir sittende i flyet mellom to flyginger, må han kontinuerlig holde området foran flyet under oppsikt. Er det den minste tvil om forholdene i blindsonene foran flyet, må fartøysjefen inspisere området før oppstart og taksing, eller få klarsignal av medhjelper før oppstart og taksing påbegynnes.

Med bakgrunn i denne hendelsen mener SHT at Jeløy Seilflyklubb og Sandefjord Seilflyklubb, gjerne i samarbeid med seilflyseksjonen i NAK, bør foreta en gjennomgang av de prosedyrer som foreligger og den opplæringen som foretas i klubben i forbindelse med bakkeoperasjoner ved seilflyging.