

## RAPPORT

Telefon: 64 84 57 60  
Telefaks: 64 84 57 70  
Postboks 213, 2001 Lillestrøm  
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 69/2002  
Avgitt: 24. oktober 2002

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Fairchild PT-19 Cornell, LN-BIF  
-fabr. år: 1944  
-motor: Ranger L-440

Dato og tidspunkt: 2. august 2002, kl. 1815

Hendelsessted: Haga flyplass Akershus, N60 01.3 E011 22.9

Type hendelse: Luftfartsulykke, under landing kolliderte flyet med en banekantmarkør

Type flyging: Privat

Værforhold: Vindstille. Sikt: mer enn 10 km. Temperatur: 21 °C.  
QNH: 1020 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Halehjulgaffel brukket og høyre flap skadet

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 72 år

-sertifikat: PPL-A og IK

-flygererfaring: 12 906 timer flygetid, total flygetid på angjeldende type siste 3 dager er 2 timer

### Eleven

-kjønn/alder: Mann, 29 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Total flygetid var 216 timer hvorav ca. 5 på aktuell flytype

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382) og HSLBs undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flygingen var ledd i trening og utsjekk på LN-BIF. Planen var å fly landingsrunder på Kjeller flyplass. Etter avgang fra Kjeller gjorde de noen landingsrunder hvor eleven fløy. Deretter bestemte fartøysjefen at den videre flygingen skulle legges til Haga flyplass hvor det var gitt tillatelse til å fly landingsrunder den aktuelle kvelden. Instruktøren (fartøysjefen) som satt i baksetet, hadde tidligere stor erfaring med Fairchild Cornell, men hadde i den siste tid kun fløyet to timer på typen. Flyet hadde intercom. Flyradioen kunne bare opereres fra forsetet der eleven satt.

Ca. 2 NM syd for Haga overtok fartøysjefen flygingen. Han gjorde en lav forbiflyging over plassen. Dette kom noe overraskende på eleven slik at han først sent kunne melde fra om dette over radioen. Etter overflygingen fløy fartøysjefen deretter inn på medvindsleggen til bane 35. På grunn av at det er begrenset sikt fra baksetet på flytypen hadde fartøysjefen planlagt en kurvet innflyging. Annen trafikk på banen førte imidlertid til at medvindsleggen måtte forlenges. Dermed ble finalen ble mer rettlinjert enn fartøysjefen hadde ønsket. I følge fartøysjefen spurte han eleven på finalen om flyet var stabilisert på senterlinjen til den smale gressbanen (18 m). Eleven har forklart HSLB at han ikke oppfattet noe spørsmål, og at han trodde innflygingen ble fløyet skjevt for at fartøysjefen skulle ha banen i sikte. Da eleven forsto at de ville lande over en banekantmarkør på høyre side grep han aktivt inn på kontrollene.

Flyet var kommet på siden av banen uten at fartøysjefen kunne se dette. Først 2 sekunder før "touch down" fikk fartøysjefen øye på banekantmarkøren. LN-BIF traff markøren med høyre flap og halehjulsgaffelen ble revet av. Settingen fant sted ca. 200 m inn fra terskelen på den 590 m lange banen.

Banekantmarkøren var laget av glassfiber og hadde blitt plassert i banekanten for ca. 10 år siden. Gress har grodd opp rundt markøren slik at den nå sitter godt fast. (Se bilde).



Fartøysjefen avbrøt landingen og gjennomførte en ”go-around”. Flapsen var bøyd slik at den ikke lot seg heve fra halvt utfelt posisjon, og flyet vibrerte merkbart under den videre flygingen. Fra vitner på bakken fikk de beskjed over radio om at halehjulet lå igjen på bakken. De fryktet at det også kunne være skade på hovedunderstellet, og et annet småfly som var på Haga tok av og fløy i nærheten av LN-BIF for å sjekke. Det ble diskutert om flyet på grunn av skadene burde lande på Gardermoen, som hadde full beredskap. Personene i det andre flyet observerte imidlertid ikke skader på hovedunderstellet, og fartøysjefen bestemte seg for å returnere til Kjeller. Landing ble utført på hovedhjulene uten problemer.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Denne ulykken ble først varslet 4. august kl. 1845, 48 timer etter landingen på Haga. Da var flyet reparert og ny trening igangsatt. HSLB refererer til regelverket som sier at ulykker og hendelser skal varsles telefonisk så snart som praktisk mulig, ref. BSL A 1-3.

Det synes som om denne instruksjonsflygingen var utilstrekkelig planlagt. At landingsrundene skulle utføres på Haga burde vært kjent før avgang. Likeledes burde innflygingsprosedyrer og kommunikasjon mellom de to flygerne vært avtalt og avklart slik at det ikke kunne oppstå misforståelser. Eleven har oppgitt at han i det lengste trodde instruktøren hadde full kontroll over innflygingen til Haga. Han visste at instruktøren var en svært erfaren flyger, mens han selv enda ikke hadde fått utsjekk på flyet. Respekt for instruktørens autoritet var altså grunnen til at han ikke stilte spørsmål ved innflygingen på et tidligere tidspunkt. HSLB har den oppfatning at kommunikasjonen mellom flygerne ikke var den beste. Dette førte til at det ikke var full forståelse om hvilke beskjeder som var gitt og hvordan disse ble oppfattet.

HSLB anser at det burde hadde vært en fordel om radiokommunikasjon også kunne utføres fra baksetet.

Private landingsplasser som Haga flyplass er ikke godkjent av luftfartsmyndighetene, og det stilles ikke spesielle teknisk/operative krav. Brukere av en slik flyplass må være klar over at sikkerhetsmarginene ved slike operasjoner dermed oftest er mindre enn når man benytter en godkjent landingsplass. Blant annet kan det finnes hindringer i form av bygninger etc. nær rullebanen. HSLB mener at Haga flyplass er en krevende flyplass for å gjennomføre trening og utsjekk med denne flytypen siden instruktøren har begrenset utsikt fra baksetet.

Ideen bak CRM (Crew Resource Management) har mange gode elementer som med hell kan anvendes under utsjekkflyging.