

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 29/2003

Avgitt: 20. mai 2003

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.:	The New Piper Aircraft, Inc PA-34-200T, LN-MAT
-fabr. år:	1976
-motor:	2 stk. Continental (TSIO-360-E og LTSIO-360-EB1)
Dato og tidspunkt:	21. august 2002 kl. 1425
Hendelsessted:	Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM)
Type hendelse:	Luftfartshendelse, kollisjon med taksebanekantlys
Type flyging:	Privat
Værforhold:	CAVOK
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	VFR
Antall om bord:	1
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Bøyd propelltipp
Andre skader:	Knust plastlokk på taksebanekantlys
Fartøysjefen	
-kjønn/alder:	Mann, 41 år
-sertifikat:	PPL-A MEL IR (svensk)
-flygererfaring:	Total flygetid: 1 150 timer. Siste 30 dager: 23:20 timer.
Informasjonskilder:	"Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382). Rapport fra Oslo lufthavn AS og informasjon fra Luftfartstilsynet

---

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen skriver i sin rapport blant annet:

"Skulle fly fra baseplassen ENGM til Elverum ENHN. Taxet bort til fuelpumpen og fylte fulle tanker. Etter tankning taxet jeg ut. Jeg hørte et lite smell og stoppet opp, men så ingenting. Fløy som planlagt til ENHN uten noen anmerkninger. Ved kontroll av flyet

etter landing viste det seg at høyre propell hadde fått en liten bøy ca. 2-3 cm opp fra spissen....”

.....

”Da jeg kom til Gardermoen kjørte jeg bort til fuelpumpen for å sjekke hva som hadde forårsaket uhellet. Det viste seg at et plastlokk på banekantlyset var knust, men propellen har sikkert vært borte i selve lyset også, som er av stål. Dette banekantlyset står for øvrig ca. 6 m UTE fra banekanten, og det må ha vært pga. en evt. ”blindsoner” ved høyre motor at jeg ikke har sett lyset. Etter å ha konstatert dette ringte jeg og varslet tårnet for å hindre at andre skulle komme i samme situasjon.”

Lufthavntjenesten skriver i sin rapport:

”I forbindelse med utvidelse for etablering av fuellingplattform ble det asfaltert et område parallelt med taksebanen samt at to taksebanelamper ble fjernet. Den angjeldende taksebanelampe ble stående seks meter fra asfaltkant som første lampe på venstre banekant.

Fra lampen og nordover, ca. 20 meter, var det på hendelsestidspunktet en ”gammel” og slitt kantlinje. Denne skulle være permanent fjernet i forbindelse med utvidelsen av området, men var som midlertidig tiltak overmalt.

Denne overmalingen var imidlertid slitt bort slik at linjen igjen var synlig om enn i en noe svak og slitt utgave.

Som strakstiltak etter hendelsen ble ny overmaling foretatt. I ettertid er linjen fjernet permanent.

Selve tankområdet er ikke markert med kantmerking, verken lys eller merkemaling. Nymerking i området vil bli foretatt våren 2003.”

Luftfartstilsynet fulgte opp saken og aksepterte etter hvert som en midlertidig løsning at taksebanekantlyset ble merket med flagg/vimpel. Den forestående permanente merkingen vil bli fulgt opp gjennom normalt virksomhetstilsyn.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Unødvendige hindringer og villedende merking skal ideelt sett ikke forekomme på manøvreringsområdet på en flyplass. Det er således positivt at saken blir fulgt opp. Hendelsen illustrerer også viktigheten av å holde tilstrekkelig utkikk under taksing.