

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 27/2001

Avgitt: 23. august 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: Morris Motors Ltd. DH-82A Tiger Moth, LN-MAX

-fabr. år: 1941

-motor: Gipsy Major 10

Dato og tidspunkt: 13. juni 2001, kl. 2100

Hendelsessted: Kjeller flyplass, ENKJ på siden av bane 30

Type hendelse: Luftfartsulykke, under avbrutt avgang kom flyet på siden av asfaltbanen og ut på gresset hvor det kolliderte med et skilt

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 240° 3 kt. Sikt: mer enn 10 km. CAVOK.

Temperatur: 13 °C. QNH: 1008 hPa

Lysforhold: Dagslys, motlys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Venstre undervinges hovedbjelke ble kuttet ca. 40 cm fra vingetipp. 2 spant skadet og duk ble revet opp

Andre skader: Aluminiumskilt bøyet

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 34 år

-sertifikat: ATPL-A klasse SEL/MEL og Instruktørbevis

-flygererfaring: Total flygetid 7 288 timer hvorav 12:20 på aktuell type

Informasjonskilder: *Fartøysjefens "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse"* (NE-0382) med vedlegg.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under en treningsflyging med Tiger Moth LN-MAX løftet eleven flyet av banen under avgang så tidlig at flyet ble liggende på baksiden av "power"-kurven. Dermed ble det ingen akselerasjon selv etter at et langt stykke av banen (ca. 200-300 m) ble tilbakelagt i

bakkeeffekt. Etter hvert dro flyet av til høyre, og kom ut på kanten av banen og ut over gresset.

Fartøysjefen (instruktøren) tok over kontrollen av luftfartøyet. Han valgte å avbryte avgangen og lande på gresset på siden av banen. Motoren ble satt på tomgang og landing ble gjort med en kurs ca. 15° – 20° til høyre for senterlinje kursen. I settingen traff flyet et aluminiumskilt av størrelse på ca. 80 x 120 cm som ikke var synlig fra cockpiten. Flyets venstre undervinge ble påført betydelige skader. Dette skiltet sto foran en betongkloss og ved siden av en betongkum som stikker opp i gresset ca. 40 m fra banekanten. (Betongklossen var av størrelse 90x140x40 cm). På tidspunktet for ulykken var det meget høyt gress på siden av banen.

Fartøysjefen skriver i sin rapport at avgangsteknikken ble briefet på forhånd. Det ble lagt vekt på at flyet ville dreie mot høyre under avgangen pga. propellens rotasjonsretning. Da flyet likevel kom ut til høyre for senterlinjen tillot instruktøren eleven å fortsette, og han avventet elevens korreksjon som uteble. Grunnen til at instruktøren lot det gå så langt, var at han anså at det på siden av rullebanen på Kjeller flyplass var det terreng med store flater uten hindringer.

HSL inspiserte kollisjonsområdet og det viste seg da at det er en hel rekke kummer som ligger gjemt i gresset parallelt med banen i forskjellig distanse fra banekanten også innenfor ca. 35 m distanse.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser at det var et hell at ikke flyet ble påført større skader. Rett bak skiltet som ble påkjørt ligger det en stor betongkloss. Ved siden er det også en kum. Begge disse lå gjemt i det høye gresset ca. 35 m fra banekanten. Disse betongelementene stikker ca. 30 cm opp fra grunnen. Det viste seg også at det er et dreneringssystem med kummer langs høyre side av bane 30. HSL anser at det er kun flygere med godt lokalkjennskap som bør benytte gressområdet på siden av banen som rullebane. Som forholdene fortoner seg for HSL kan det stilles spørsmål om sikkerhetssonene på siden av rullebanen er tilfredsstillende.

Det er alltid vanskelig for en instruktør å bedømme det korrekte tidspunktet for overtagelse av kontroll når en øvelse ikke går etter programmet. I dette tilfellet synes det som om instruktøren/fartøysjefen burde tatt over noe tidligere. Noe av dette kan skyldes instruktørens lave erfaringsnivå på flytypen.

I de fleste propellfly vil en høyre korreksjon være normalt ved avgang. Siden propellen på denne flytypen roterer mot klokken, må den nødvendige venstre korreksjon påpekes særlig tydelig av instruktøren. For HSL synes det som om denne ulykken ville vært unngått dersom eleven hadde løftet flyet av på korrekt hastighet og brukt korrekte rorutslag. Over lengre tid har gresset på høyre skulder til rullebane 30 blitt benyttet til avgang og landing. Dette kan ha ledet til at flygere har fått forståelse for at sikkerhetssonene er trygge også på andre steder. HSL mener derfor at det må informeres om hvilke områder som kan benyttes til avgang/landing. Videre bør antall hindringer i sikkerhetssonen reduseres til et minimum.

TILRÅDINGER

På grunn av det store antall sivile flybevegelser, som også innbefatter skoleflyging, på Kjeller flyplass, anser HSL at Luftfartstilsynet bør kontakte Luftforsvaret med tanke på å foreta en befaring i sikkerhetssonen langs rullebanen på Kjeller flyplass og om nødvendig utgi detaljert informasjon til brukerne (Tilråding nr. 29/2001).