

[Gå til hovedinnholdet.](#)

[Luftfart](#)

[Romvirksomhet](#)

[Regelverk](#)

[Innrapportering](#)

[Avgitte rapporter](#)

[Pågående undersøkelser](#)



# Undersøkelse av alvorlig luftfartshendelse på Sandefjord lufthavn Torp

Under avgang med KLM rute 1204, en Boeing 737-800 med registrering PH-BXM, fra Gardermoen lørdag 28. desember 2024 de-laminerte et hovedhjul og skadet flyet. Dårlig sikt på Gardermoen gjorde at flyet nødlandet på Torp. Flyet ble ustabilt mot slutten av landingsutrulling og kjørte av rullebanen.

Under avgang fra Oslo Gardermoen opplevde flyet en plutselig de-laminering på et av de fire hovedhjulene. Deler fra hjulet løsnet og skadet flyets hydraulikksystem. Pilotene valgte da å forta en planlagt nødlanding. På grunn av tåke og lav sikt på Gardermoen ble Sandefjord lufthavn Torp valgt. Som normal del av en nødlanding ble flyet møtt av brann og redning. Etter en normal innflyging og landing mistet flyet retningsstabilitet mot slutten av utrulling og skled av mot høyre rett ved en avkjøring fra rullebanen. Ettersom det ikke var umiddelbar fare for liv og helse ble passasjerene holdt igjen om bord til trapp for avstigning var på plass.

Statens havarikommisjon har rutinemessig tatt beslag i ferdsskriver og taleregistrator.

Flyet er undersøkt og frigitt til flyselskapet.

## Oppdatering 19. desember 2025

Statens havarikommisjon (SHK) fikk samlet det meste av dekket som sviktet. Havarikommisjonen har dermed kunnet undersøke dekket sammen med fabrikanten. Det første bruddet var x-formet, noe som indikerer at svikten ble utløst av en ytre skade. Denne skaden gikk ikke dypt nok til å punktere dekket. Dekket var produsert i mars 2023, 21 måneder før hendelsen. I denne perioden hadde slitebanen blitt erstattet fire ganger. Dekket viste tegn på innvendig utmatting, noe som kan være forenlig med normal bruk. Svekkelsen og den ytre skaden førte til at dekket gikk i oppløsning. Oslo Lufthavn Gardermoen (ENGM) hadde gjennomførte baneinspeksjoner før avgangen uten å avdekke noen fremmedlegemer.

Undersøkelsen ser også på hvordan tapet av flere uavhengige systemer har påvirket besetningens mulighet til å kontrollere flyet, både ved flygning og landing. Tapet av et hydraulisk system og hjulbremsene på en side hadde den største innvirkningen på utfallet.

Videre fokuserer SHK på hvordan situasjonen ble oppfattet og håndtert av besetningen. Besetningens trening og tilgjengelig dokumentasjon, inkludert sjekklister er en del av dette.

Etter hendelsen var Sandefjord Lufthavn Torp (ENTO) stengt i nesten 25 timer. SHK sin undersøkelse omfatter ikke forsinkelsen eller andre eventuelle hendelser etter at siste passasjer eller besetningsmedlem forlot flyet.

Funnene så langt blir tatt med videre i undersøkelsen som pågår.

## Oppdatering 18. mars 2025

Statens havarikommisjon har oppgradert hendelsen til alvorlig og fortsetter sine undersøkelser. Fokus videre er på å forstå hva som førte til at dekket sviktet, hvorfor flyet ble så skadet av en sjelden, men ikke helt usannsynlig hendelse, samt hvilken informasjon og situasjonsforståelse besetningen hadde.

- Dekket på det indre venstre hovedhjulet delaminerte da flyet beveget seg med 139 knops fart.
- I det flyet hevet nesene for å ta av fikk besetningen indikasjon på en feil med et av de hydrauliske systemene, det tryggeste var da å fortsette avgangen.
- Rett etter at flyet var i luften var besetningen ikke i stand til å heve understellet.
- Både den delen som hever understellet og delen som aktiverer bremsene på den ene siden ble skadet da gummidelere fra det delaminerte dekket traff flyet.
- Innflygingen og landingen på Torp foregikk forholdsvis normalt.
- Da hastigheten sank mot slutten av utrullingene ble siderorets effekt redusert og flyet begynte å trekke mot høyre. Til tross for besetningens forsøk mistet flyet retningsstabiliteten og kjørte ut på siden av rullebanen.

SHK har så langt ikke funnet tegn til fremmedlegemer på avgangslufthavnen (ENGM), og det er ikke funnet mangler ved rullebanen på ankomstlufthavnen (ENTO). Videre har lufttrafikkontrollen håndtert hendelsen godt og gitt besetningen den støtte de hadde behov for.

## Fakta

Sted	Sandefjord lufthavn Torp
Hendelsesdato	28.12.2024
ICAO flyplassindikator	ENTO
Luftfartøy	Boeing 737-600/700/800
Operatør	KLM
Reg. merke	PH-BXM
Flygeforhold	IMC
Fylke	Vestfold
Hendelsestype	Alvorlig luftfartshendelse
Type flyging	Ervervsmessig, ruteflyging
Kategori luftfart	Tung, fly (> 10 000kg)
Flykategori	Turbofan/Turbojet, Landfly, Multi-engine
FIR/AOR	ENOS (Oslo ATCC)

*Statens havarikommisjon (SHK) gjennomfører undersøkelser utelukkende i den hensikt å forbedre transportsikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke transportsikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme sikkerhetstilrådingene. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av informasjon fra våre undersøkelser til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.*