

RAPPORT

SL 2018/15



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ TRYSIL FLYPLASS SÆTERÅSEN 28. OKTOBER 2017 MED DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES GMBH DA40 NG, LN-FTM

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid skal unngås.

ISSN 1894-5902 (digital utgave)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 19. desember 2014 nr. 1848 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 3.

Foto: SHT og Trond Isaksen/OSL

**RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ TRYSIL FLYPLASS SÆTERÅSEN
28. OKTOBER 2017 MED DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES GMBH DA40 NG,
LN-FTM**

Statens havarikomisjon 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: 06.12.2018
SL Rapport: 2018/15

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.: Diamond Aircraft Industries GmbH DA40 NG, LN-FTM
- Produksjonsår: 2015
- Motor: Austro AE300 E4-A

Operatør:

Oslo Flyklubb

Dato og tidspunkt:

Lørdag 28. oktober 2017 kl. 1640

Hendelsessted:

Trysil flyplass Sæteråsen (ENTS)

ATS luftrom:

Ikke-kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, tap av kontroll under avgang

Type flyging:

Privat (klubb)

Værforhold:

Vindstille. God sikt. Delvis skyet. Temperatur 4 °C. QNH: 992 hPa

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

VFR

Antall om bord:

Fartøysjef og tre passasjerer

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Brukket nesehjulslegg og skadet propell

Andre skader

Ingen

Fartøysjef:

- Alder: 39 år
- Sertifikat: PPL (A)
- Flygererfaring: Totalt 90 timer hvorav 33 timer på aktuell type. 4 timer siste 90 dager.

Informasjonskilder:

NF-2007 «Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» fra fartøysjef samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen hadde planlagt å fly fra Kjeller flyplass (ENKJ) til Trysil flyplass (ENTS) hvor han skulle gjøre et kort bakkestopp før retur til Kjeller. Det var tre passasjerer om bord under flygingen.

Flyturen til Trysil ble fløyet som planlagt i flotte VFR forhold. Ved ankomst Trysil ble fartøysjefen overrasket over at rullebanen var dekt med snø. Han hadde ikke tenkt på at det kunne ha snødd der siden det var snøfritt ellers på Østlandet. Derfor ble det ikke ringt før flyturen for å sjekke baneforholdene. Radioen på flyplassen var ikke bemannet og han hadde heller ikke telefonnummeret til Trysil flyklubb tilgjengelig. Fartøysjefen gjorde derfor to overflygninger for å sjekke baneforholdene før han vurderte at det var forsvarlig å lande.

Fartøysjefen har videre forklart at landingen gikk bra. Det lå ca. 5 cm snø på banen og det var åpenbart et behov for å få brøytet banen før han kunne ta av for retur til Kjeller flyplass. Fartøysjefen forklarte at dersom han kunne tatt beslutningen om igjen, ville han ikke landet, men returnert direkte til Kjeller.

Han fikk først noen til å kjøre opp spor i snøen med en privatbil. Etter at dette var gjort, ble det forsøkt å ta av. Fartøysjefen oppnådde ikke avgangshastighet og måtte avbryte avgangen. I løpet av bakkestoppet steg lufttemperaturen fra ca. 0 °C til 4 °C, noe som medførte at snøen ble fuktigere og tyngre enn det den var under landingen.

Etter det avbrutte avgangsforsøket, var det flere forhold som stresset fartøysjefen. Han tenkte på passasjerene som satt og ventet i klubbhytta, baneforholdene som måtte forbedres, et klubbmedlem på Kjeller som skulle bruke flyet etter at han hadde returnert og at det snart ville bli for mørkt til å kunne returnere til Kjeller. Han ringte klubbmedlemmet på Kjeller og forklarte at han ikke ville rekke tilbake i tide. I tillegg prøvde han å ringe et annet klubbmedlem for råd, men fikk ikke svar.

Fartøysjefen bestemte seg for å gjøre et nytt forsøk, men først etter at banen hadde blitt utbedret av lokalt personell som brukte traktor med både fres og plog.

Etter at rullebanen var utbedret, gjorde fartøysjefen et nytt avgangsforsøk. Da hadde bakkestoppet vart drøyt to timer. Fartøysjefen satte full motorkraft og brukte høyre pedal for å holde flyet på midtlinjen. Ganske tidlig etter at flyet kom i bevegelse, begynte flyet å drifte mot venstre og etter ca. 250 m avbrøt fartøysjefen avgangen. Like etter at gasshåndtaket ble satt til tomgang, fikk flyet sleng og skrenset av banen. Flyet stanset opp med nesen nedi en grøft som går parallelt med rullebanen. Fartøysjef og passasjerer tok seg uskadet ut av flyet som ble påført skader på neshjulslegg og propell.

I VFR manualen fra Norges luftsportsforbund står det nevnt i flyplasskartet til Trysil at det kreves forhåndsavtale for å fly til flyplassen – «AD PPR (via TEL)»¹. Likeså skal man i henhold til Trysil flyklubbs hjemmesider også ringe et angitt telefonnummer for å få landingstillatelse på flyplassen. Forskrift om bruk av flyplasser (BSL D 1-2) omtaler også innhenting og bruk av informasjon før landing.

¹ Aerodrome Prior Permission Required – for å fly til flyplassen kreves det forhåndstillatelse som i dette tilfellet innhentes via telefoni.



Figur 1: Bilde er tatt mot fartsretningen og viser både baneforhold og hjulspor etter LN-FTM. Foto: Fartøysjef

HAVARIKOMMISSJONENS VURDERINGER

Da fartøysjefen ankom Trysil ble han overrasket over at flyplassen var dekt med snø. Etter et par overflygninger vurderte fartøysjefen at det var trygt å lande. I ettertid er det lett å konkludere med at fartøysjefen burde unnlatt å lande og heller fløyet tilbake til Kjeller selv om landingen ble gjennomført uten problemer. Havarikommisjonen konstaterer at fartøysjefen landet på en flyplass uten at han med sikkerhet kunne vite tilstanden på rullebanen. At dybde og konsistens til snøen samt banens tilstand under snøen viste seg å være tilfredsstillende for en landing, kunne ikke fartøysjefen forutsi.

Etter SHTs mening var det ekstra uheldig for fartøysjefen at forholdene forverret seg i løpet av bakkeoppholdet da temperaturen steg og snøens beskaffenhet endret seg fra å være «lett» til å bli våt og tung (slush).

Fartøysjefens ønske om å fullføre returen til Kjeller før det ble mørkt, har etter SHTs mening bidratt til at rullebanen ikke ble ryddet tilstrekkelig for å kunne gjøre en trygg og normal avgang. Tanken på å bli værende på Trysil og de praktiske problemene det ville medføre for ham selv og

passasjerene, har også i sterk grad påvirket han til å gjøre et avgangsforsøk under for dårlige forhold.

Ulykken er et eksempel på hvor viktig det er å planlegge turene som skal flys. Deri inngår å gjøre seg kjent med forholdene på de plassene man skal fly til. De fleste flyplasser har et krav om at man tar kontakt på forhånd for enten å få tillatelse eller innhente informasjon om status på flyplass og rullebane. Rullebanen kan være stengt av forskjellige årsaker, for eksempel vedlikehold eller annen aktivitet. Derfor er det forutsetning at man på forhånd vet om flystripen/plassen er tilgjengelig for bruk, enten det dreier seg om kapasitet, banestatus eller værforhold.

Denne ulykken er også en påminnelse om at klimatiske forhold kan være svært varierende fra sted til sted, både med tanke på hvilken høyde flyplassen ligger og hvilke værforhold en kan forvente. Likeså er det også en påminnelse om at dersom man er usikker på om det planlagte lar seg gjennomføre på en trygg måte, må man endre til en sikker plan. I dette tilfellet ville det ha vært å unnlate å lande på flyplassen.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 6. desember 2018