



sht

Statens
Havarikommisjon
for Transport

Avgitt januar 2020

RAPPORT

SL 2020/02



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ KJELLER FLYPLASS 3. MAI 2019 MED PIPER AIRCRAFT INC. PA-28-161, SE-KVP

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

Statens havarikommisjon 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: 16.01.2020
SL Rapport: 2020/02

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.: Piper Aircraft Inc. PA-28-161, SE-KVP
- Produksjonsår: 1978
- Motor: Lycoming O-320

Operatør:

Privat

Dato og tidspunkt: Fredag 3. mai 2019 kl. 1200

Hendelsessted: Kjeller flyplass (ENKJ)

ATS luftrom: Ikke-kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse: Luftfartsulykke, tap av retningskontroll under landing

Type flyging: Privat

Værforhold: METAR fra Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM) kl. 1150 (ca. 25 km nord for Kjeller):

METAR ENGM 030950Z 23006KT 170V290 9999 VCSH
FEW045TCU 06/M08 Q0998 TEMPO 4000 SHSNRA=

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: Fartøysjef

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skader på motorbukk, «firewall» og nesehjulslegg

Andre skader: Ingen

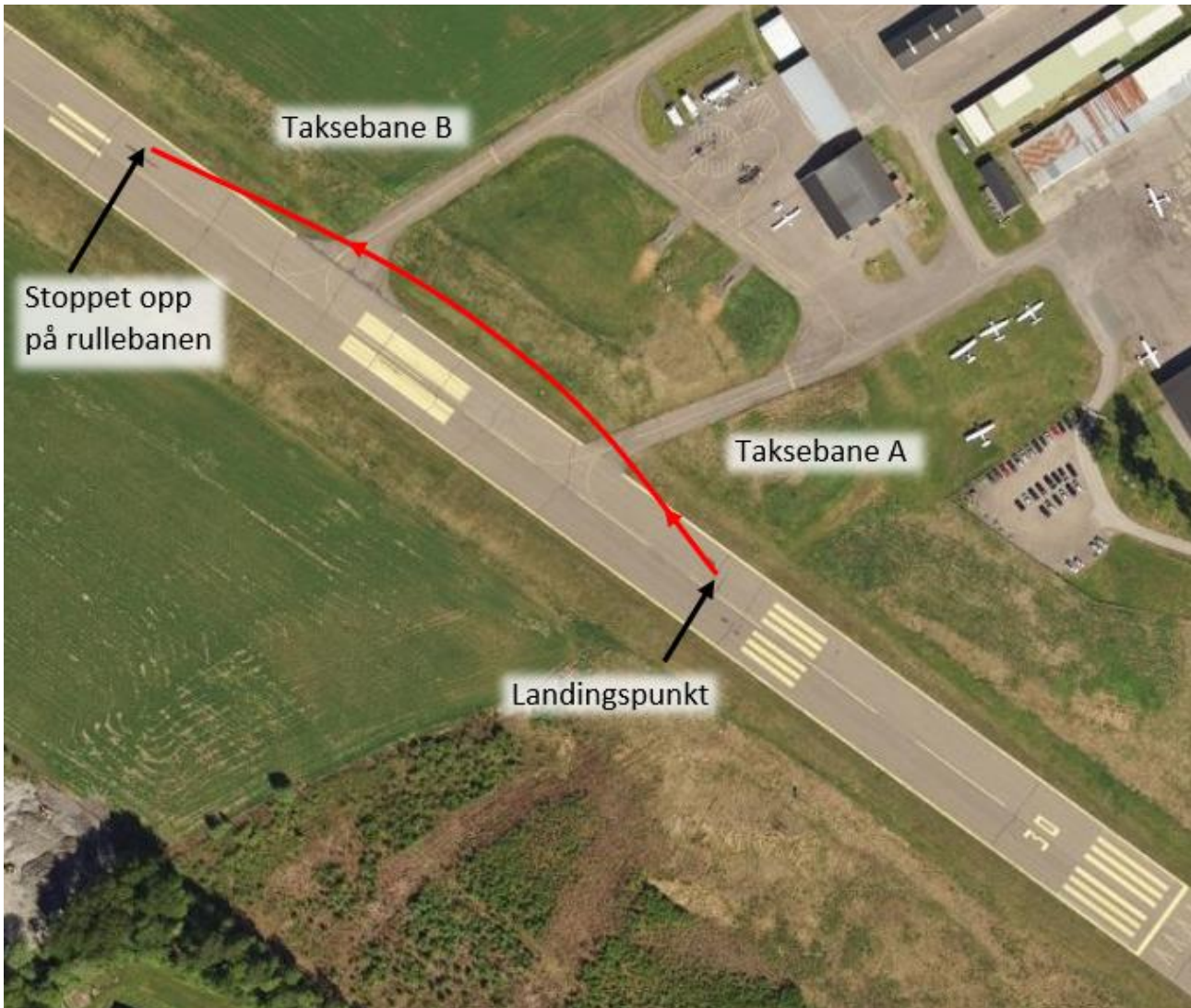
Fartøysjef:

- Alder: 62 år
- Sertifikat: LAPL(A)
- Flygererfaring: Totalt antall flytimer var 320 timer, hvorav 300 timer på typen. Siste 90 dager 10 timer, hvorav samtlige på aktuell type.

Informasjonskilder: NF-2007 «Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart» fra fartøysjefen, samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fredag 3. mai 2019 tok fartøysjefen av fra Kjeller flyplass (ENKJ) for å fly en lokal tur. Etter ca. en times flyging returnerte han for å avslutte med landing på rullebane 30. I følge fartøysjefen hadde værforholdene endret seg, det var mer side- og kastevind enn da avgangen ble foretatt. Fartøysjefen satte «3 hakk» flaps og landet med 65 kts hastighet. Like etter landingen mistet han retningskontrollen og flyet driftet mot høyre hvor det kjørte ut på gresset ved siden av rullebanen. Flyet passerte over to taksebaner (A og B) før fartøysjefen klarte å styre det tilbake til rullebanen (se figur 1). Fartøysjefen har i etterkant av ulykken forklart at han burde ha avbrutt landingen fordi vindforholdene, etter hans inntrykk, hadde blitt vesentlig dårligere enn det de var da han tok av fra flyplassen.



Figur 1: Rullebane 30 på Kjeller med omtrentlig skisse av flyets bevegelser etter landing. Kilde: Norge i bilder

Etter utforkjøringen gjorde fartøysjefen en visuell inspeksjon av flyet siden det hadde rullet over ujevnt underlag og i tillegg passert tvers over to taksebaner. Han kunne ikke se noen skader på flyet. Etter hendelsen ble flyet derfor parkert på oppstillingsplass uten at hendelsen ble ført inn i flyets reisedagbok. Hendelsen ble heller ikke rapportert inn til luftfartsmyndighetene. Fartøysjefen har forklart at han var overbevist om at flyet ikke var skadet og at han derfor var i god tro om at dette ikke var rapporteringspliktig. Fem dager senere fløy fartøysjefen flyet igjen uten at han merket noe unormalt. Flyet hadde i mellomtiden ikke blitt brukt av andre.

Ca. en uke etter landingsuhellet, ble eieren av flyet gjort oppmerksom på hendelsen av en som var vitne til hendelsen. Eieren tok så kontakt med fartøysjefen som da orienterte om det inntrufne. Eieren forklarte fartøysjefen at han måtte sende en rapport til Luftfartstilsynet og at en grundigere inspeksjon av flyet var nødvendig for å avdekke eventuelle skjulte skader.

Inspeksjonen avslørte at motorbukk, «firewall» og nesehjulslegg hadde blitt påført skader i et omfang som medførte at forsikringsselskapet anbefalte å kondemnere flyet.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

SHT antar at det må ha vært noen brå og ubehagelige bevegelser da flyet passerte på tvers over taksebanene. SHT mener at fartøysjefen skulle ha tatt initiativ til en nærmere undersøkelse av flyet med kvalifisert personell. Dette for å forsikre seg om at flyet ikke hadde blitt påført skader som kunne påvirke luftdyktigheten.

SHT ser at fartøysjefen kan ha handlet i god tro siden han ikke så noen skader da han selv inspiserte flyet. Dette understøttes av at han noen dager etter hendelsen og før skadeomfanget ble kjent, selv fløy det samme flyet igjen.

SHT minner om at alle utforkjøringer i forbindelse med avgang og landing skal rapporteres, uavhengig om det har oppstått skade eller ikke. Dette er regulert i EU-forordning 2015/1018¹ (se forskrift 1. juli 2016 nr. 868 om rapporterings- og varlingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.).

Undersøkelsen har vist at skiftende vind som følge av bygeaktivitet kan ha vært en medvirkende faktor til at ulykken skjedde. SHT støtter fartøysjefens egen vurdering etter hendelsen om at han burde ha avbrutt landingen dersom han følte at forholdene var for utfordrende. Under slike værforhold kunne et nytt landingsforsøk noen minutter senere kanskje gitt bedre landingsforhold.

SHT mener på generelt grunnlag at dersom landing i sidevind oppfattes som utfordrende, vil noen turer med instruktør kunne styrke ferdighetene, og dermed kunne redusere sjansen for uønskede hendelser.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 16. januar 2020

¹ [EU REG 2015/1018](#)