



HAVARI

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2013-203
UTC dato: 03-05-2013
UTC tid: 08:07
Begivenhed: Accident
Sted: EKAH
Personskade: Minor

Notifikation

Luffartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra lufthavnens beredskabsleder d. 03-05-2013 kl. 08:20 UTC.

Fly

Registrering: OY-AHM
Flytype: CESSNA 150
Flyveregler: Controlled VFR
Operationstype: General Aviation Pleasure Local
Flyvefase: Taxi
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKAH (AAR): Aarhus/Tirstrup (Civ/Mil)
Planlagt landingssted: Denmark EKAH (AAR): Aarhus/Tirstrup (Civ/Mil)
Skade på fly: Substantial

Flyvningens forløb

Efter landing på bane 10L i EKAH modtog piloten i OY-AHM instruktion fra flyvelederen i kontrollårnet om at køre via rullevej W til parkering. Piloten kvitterede for denne meddelelse og kørte ad rullevej W, B, G og svingede derefter til højre ad en gul markeringsline mod den vestlige indkørsel til parkeringspladsen mellem brændstofstanderen og hangaren (General aviation maintenance). Denne taxi rute var den normalt benyttede for at komme til parkeringspladsen.

Se bilag 1.

Da flyet kørte på den gule markeringslinje direkte bag standplads 38 og umiddelbart inden indkørslen til

parkeringspladsen mistede piloten kontrollen over flyet.

Et parkeret fly på standplads 38 til venstre for OY-AHM udførte motorafprøvning. Propellerslipstrømmen fra dette fly løftede OY-AHM op på næsen, der derefter tippede rundt og endte på ryggen.

Piloten lukkede for brændstofførslen og sendte en nødmelding til kontrolltårnet.



Ovenstående billede viser havaristedet, det havarerede fly og det parkerede fly i baggrunden. Afstanden fra propellerne på det parkerede fly til den gule markeringslinje (vist med pil) er ca. 28 meter.

Under havariet blev flyets propel, haleplan, vingetip, vingeforkanter og vingeoerside skadet. Piloten pådrog sig lettere skade.

Øvrige oplysninger

På havaritidspunktet foreskrev lufthavnens driftsprocedure (flyvepladshåndbog) følgende omkring motorafprøvning (uddrag):

13.7.2 Instruks for motorafprøvning

Under motorafprøvningen skal luftfartøjets anti-kollisionslys være tændt.

Alle motorafprøvninger skal efterleve lufthavnens miljøgodkendelse.

Al motorafprøvning sker efter forudgående aftale med Havnekontor. Følgende oplysninger skal som minimum meddeles til Havnekontoret:

- Det fastlagte tidsrum for den samlede motorafprøvning, herunder bugsering til og fra motorprøvestanden.*
- Varigheden af den længste motorafprøvning indenfor det fastlagte tidsrum.*
- Flyets orientering i forhold til nord.*
- Når motorafprøvning er afsluttet og flyet bugseret fra motorprøvestanden meddelelse det Havnekontoret.*

13.7.3 Information om motorafprøvning

Havnekontoret oplyser AARATC om den planlagte motorafprøvning. Tilsvarende oplyses AARATC når motorafprøvning er afsluttet.

AARATC oplyser alle luftfartøjer, der er i kontakt med AARATC og manøvrerer på GA platformen, om at der foretages motorafprøvning.

Nærværende instrukser er afspejlet i nødvendigt omfang i lokal ATS instruks og skal være implementeret i virksomheder der foretager motorafprøvning i Aarhus Lufthavn.

Lufthavnens procedurer og information omkring motorafprøvning er blevet ændret efter havariet.

Se bilag 2.

Det parkerede fly var en model Jetstream 31 af mærket British Aerospace. I Aircraft Maintenance Manual for Jetstream 31 var procedure for motorafprøvning beskrevet og ”Danger Area – Prop Wash and Engine Exhaust” område fremgik ved tegning. Dette område havde en udstrækning på 76,2 m bag flyets propeller.

Se Bilag 3.

Meteorologiske oplysninger

030820 METAR ekah 030820z auto 12006kt 080v210 9999ndv ncd 11/00 q1022=
030500 TAF-FT ekah 030530z 0306/0406 16080kt cavok=

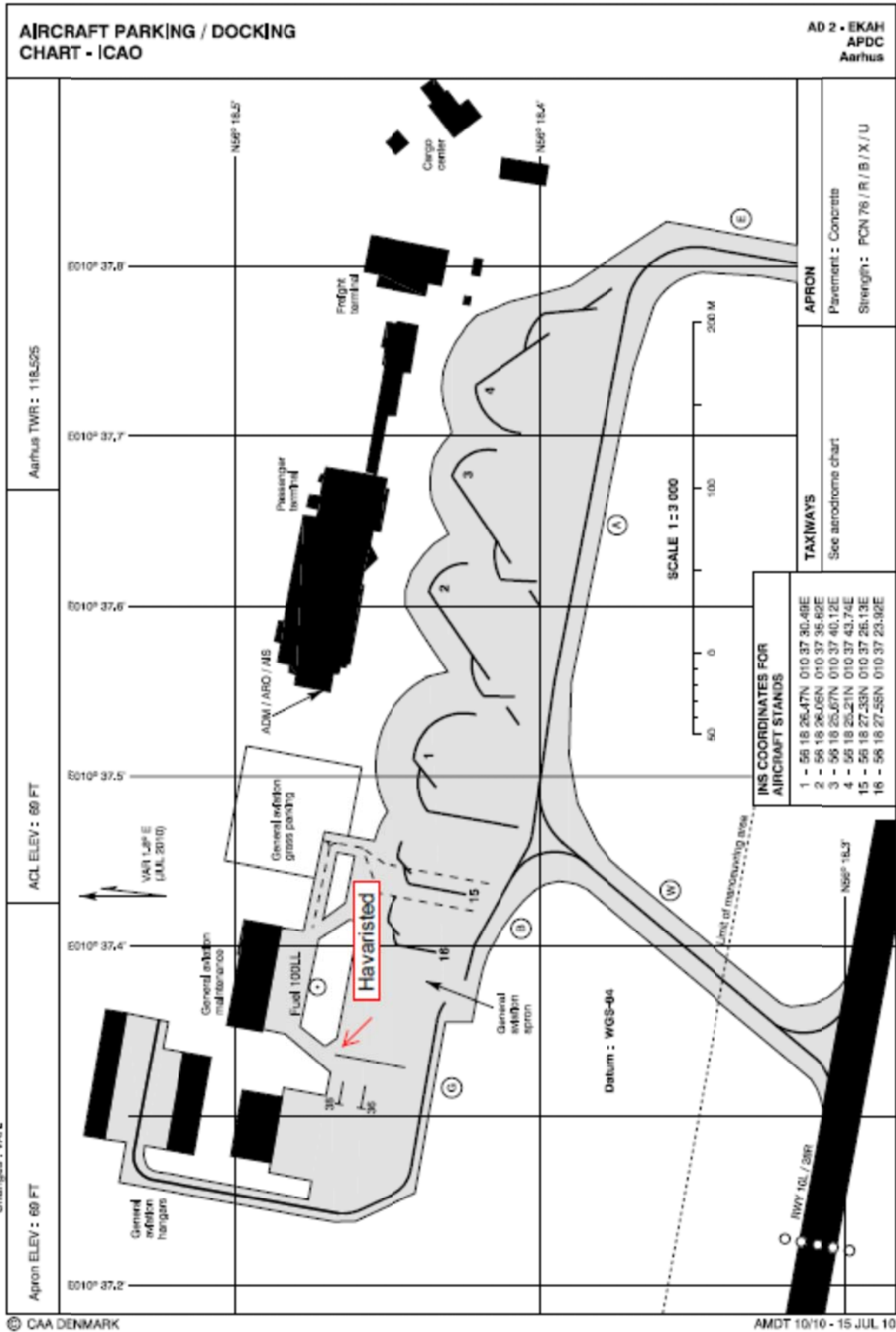
Aktuel landingsvind oplyst af flyvelederen i kontrollårnet kl. 0803 UTC: 190° 5 knob

Havarikommissionens vurderinger

En kombination af nedenstående vurderes at have medvirket til havariet:

- Piloten modtog efter landing ikke oplysninger om at der fandt motorafprøvning sted
- Piloten var ikke opmærksom på, at anti-kollisionslys var tændt på det parkerede fly, eller at flyets motorer var i gang da han kørte til parkering
- Den gule markeringslinje der ledte til parkeringsarealet, befandt sig indenfor ”Danger Area – Prop Wash and Engine Exhaust” området for det parkerede fly der udførte motorafprøvning
- Vinden kom fra sydlig retning hvilket kan have medvirket til havariet

Havarikommissionen anser lufthavnens ændrede procedurer og information omkring motorafprøvning for hensigtsmæssige.



13.7 Motorafprøvning af flymotorer

13.7.1 Generelt

Med henblik på at sikre, at motorafprøvning af flymotorer foretages med fornøden hensyntagen til nærliggende bygninger, hangarer, kørende og parkerede luftfartøjer og, at støjgener begrænses mest mulig, jf. BL 11-9, pkt. 5.2.1, skal nedenstående instruks følges ved motorafprøvning af luftfartøjer.

13.7.2 Instruks for motorafprøvning

Ejeren af luftfartøjet eller dennes repræsentant er ansvarlig for, at motorafprøvning efterlever nærværende instruks og kravene i BL 11-9, pkt. 5.2.1.

Motorafprøvning af luftfartøjer med mere end 1 motor skal som udgangspunkt ske på motorprøvestand på rullevej B, i henhold til tegning nr. 741-900-141.

I situationer hvor vindforholdene gør, at det ikke er muligt at benytte motorprøvestanden, skal GA standplads 36 eller 38 benyttes. Luftfartøjet og dets omgivelser skal overvåges af ejeren eller dennes repræsentant under motorafprøvningen, og der skal være i kontakt til cockpit således, at hurtigt motorstop kan iværksættes.

Motorafprøvning af luftfartøjer med 1 motor kan udføres som ovenstående og foran hangarer i henhold til tegning nr. 741-900-141.

Motorafprøvning på øvrige standpladser skal i videst muligt omfang undgås, men følger samme regler som ovenstående.

Under motorafprøvningen skal luftfartøjets anti-kollisionslys være tændt.

Alle motorafprøvnings skal efterleve lufthavnens miljøgodkendelse.

Al motorafprøvning sker efter forudgående aftale med Havnekontor. Følgende oplysninger skal som minimum meddeles til Havnekontoret:

- Det fastlagte tidsrum for den samlede motorafprøvning, herunder bugsering til og fra motorprøvestanden.
- Varigheden af den længste motorafprøvning indenfor det fastlagte tidsrum.
- Flyets orientering i forhold til nord.
- Når motorafprøvning er afsluttet og flyet bugseret fra motorprøvestanden meddelelse det Havnekontoret.

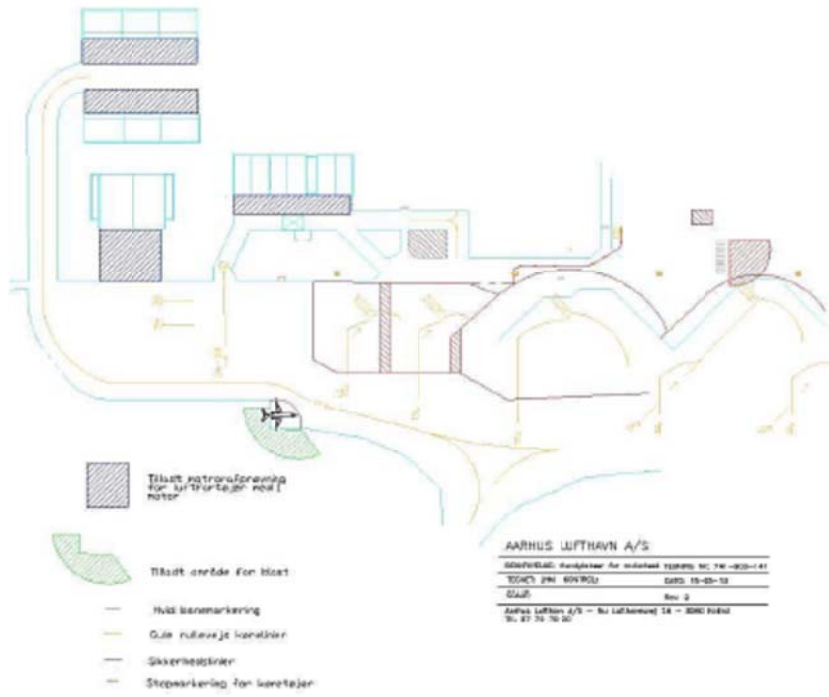
13.7.3 Information om motorafprøvning

Havnekontoret oplyser AARATC om den planlagte motorafprøvning. Tilsvarende oplyses AARATC når motorafprøvning er afsluttet.

AARATC oplyser alle luftfartøjer, der er i kontakt med AARATC og manøvrerer på GA platformen, om at der foretages motorafprøvning.

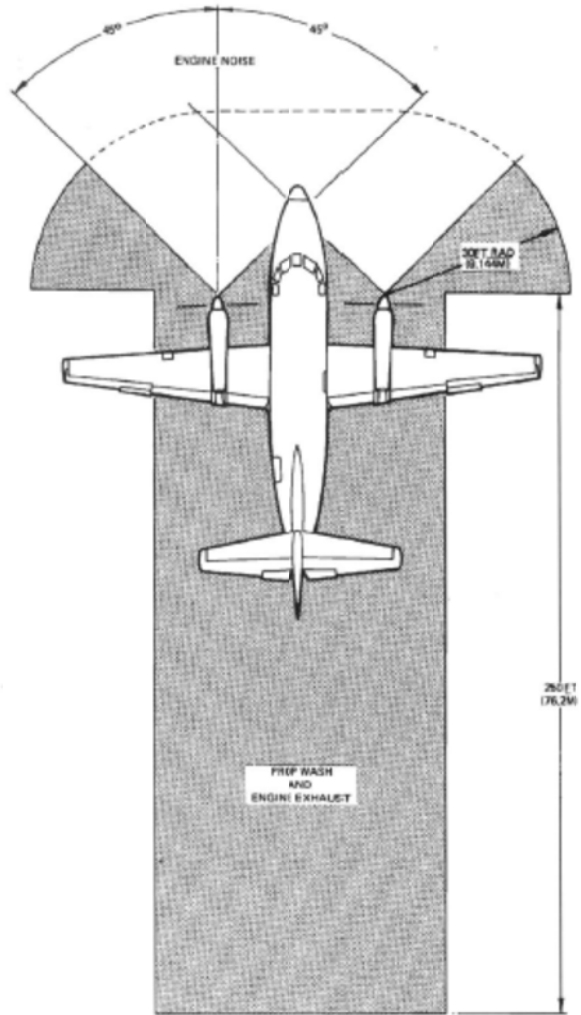
Nærværende instrukser er afspejlet i nødvendigt omfang i lokal ATS instruks og skal være implementeret i virksomheder der foretager motorafprøvning i Aarhus Lufthavn.

13.7.4 Tegning nr. 741-900-141, motorafprøvning



AARHUS LUFTHAVN A/S
 Skitseark: Tegningerne for udbud nr. 140-020-141
 TEGNER: JPM KONTROL Dato: 15-05-10
 Skala: Rev. 2
 Aarhus Lufthavn A/S - Nu Lufthavnvej 14 - 8000 Randers
 Tel. 87 70 70 00

BRITISH AIRSPACE
JETSTREAM
THIRTY-ONE
MAINTENANCE MANUAL



Danger Areas
Figure 201

10-00-00

Page 203
Oct 30/98

m308

Printed in the U.K.