

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 2/2002

Avgitt: 9. januar 2002

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.:	Piper PA-19, LN-ACL
-fabr. år:	1953
-motor:	Continental C90-8F
Dato og tidspunkt:	10. mai 2000, kl. 1035
Hendelsessted:	Barkenæs gård, Gansdalen, Fet kommune, Akershus fylke
Type hendelse:	Alvorlig luftfartshendelse (motorsvikt).
Type flyging:	Privat (klubb/skole)
Værforhold:	Vindstille. Ingen skyer. Sikt: +10 km
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	Ingen, ikke påkrevet
Antall om bord:	2
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefen	
-kjønn/alder:	Mann , 62 år
-sertifikat:	D-1069, ATPL-A
-flygererfaring:	21 000 flytimer totalt
Informasjonskilder:	Fartøysjefens rapport "Rapport om Luftfartsulykke" skjema 0382 og HSL,s egne undersøkelser.

---

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flyet tok av fra Kjeller flyplass (ENKJ) for en treningstur hvor bl.a. steiling inngikk som en av øvelsene. Under steileøvelse, med motor på tomgang og forgasservarme på, stoppet motoren og propellen sluttet å rotere. Instruktøren tok over og forsøkte å restarte motoren ved å øke flygehastigheten. Ved en hastighet på 120 MPH var det fremdeles ingen rotasjon og han måtte på grunn av høyden forberede nødlanding.

Denne ble utført på et gressdekket jorde med ca.10-12 graders helning, stigende i flyretningen. Nødlandingen var vellykket og det oppsto ingen skader. HSL ble varslet og en representant fra havarikommisjonen for sivil luftfart rykket ut til landingsstedet. Flyet ble undersøkt for tilstrekkelig olje- og drivstoffmengde, videre for lekkasje og eventuelle skader. Ingen unormale forhold ble funnet. Motoren ble startet og den gikk på første forsøk. Ingen unormale avlesninger av instrumenter ble registret. Motoren ble varmkjørt og det ble konstatert at tomgangsturtallet var lavt, i overkant av 400 RPM, mot normalt ca. 550 RPM.. Senere ble flyet kontrollert av kvalifisert tekniker og fløyet tilbake til Kjeller av en annen flyger. Hans eneste anmerkning var at tomgangsturtallet var for lavt, ca. 400 RPM. Dette er senere justert og flyet er tilbakeført til normal drift.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Med de rådende værforhold anses det lite sannsynlig at forgasserising var en faktor i hendelsesforløpet. Dessuten ble forgasservarme brukt på foreskrevne måte.

Det er kjent at denne fly- og motortypen kan få motorstopp under steileøvelser når tomgangsturtallet er for lavt justert. Det er også kjent at det kreves stor lufthastighet for å vindmølle i gang motoren når propelleren først har stoppet. Forsøk har vist at det kreves svært stor utgangshøyde for å lykkes med dette. Det er derfor nødvendig å være forberedt på umiddelbar nødlanding etter at propelleren har stoppet.

Kommisjonen har gått gjennom fartøyets loggpapirer, men kan ikke se at det er foretatt justering av tomgangsturtallet som er ført inn i papirene etter siste ettersyn. Ansvarlig verksted for siste ettersyn har forklart at de normalt justerer tomgangsturtallet til 550 – 600 RPM før fartøyet leveres til bruker. De har videre opplyst at det har hendt at enkelte flygere etterjusterer tomgangsturtallet når de finner det ønskelig ifm enkelte flyøvelser. HSL anser dette som en risikabel praksis og minner om at motorkontroll før flyging (engine run-up checklist) inkluderer kontroll av tomgangsturtall.