

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 88/2000

Avgitt: 13. desember 2000

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28-140, LN-BFN

-fabr. år: 1973

-motor: Lycoming O-320 EBP

Dato og tidspunkt: 5. mars 2000

Hendelsessted: Notodden flyplass

Type hendelse: Luftfartshendelse, propell i kontakt med banelys

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: 280° 10 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: CAVOK.  
QNH: 1017 hPa.

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VFR

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skadet propell

Andre skader: Skadet banelys

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 28 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Totalt 148 timer, derav 2 timer siste 90 dager og 1 time/4 landinger siste 3 dager

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport (NE-382) og HSLs undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flyet tilhørte Tønsberg Flyveklubb og skulle utføre en VFR flyging fra Notodden.

Fartøysjefen var i ferd med å takse ut på rullebanen da han hørte et kraftig smell. Det viste seg at propellen hadde truffet et banelys.

## HAVARIKOMMISSJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) vurderer dette som en klassisk ”human factor” type hendelse som lett lar seg forhindre ved hjelp av gode prosedyrer/rutiner og godt flygerskjønn.

Gode prosedyrer/rutiner læres under den grunnleggende flygeropplæringen. Godt flygerskjønn utvikles med erfaring og er basert på gode kunnskaper, prosedyrer, trening og sunn fornuft.

Det er godt flygerskjønn å alltid gå en sikkerhetsrunde rundt flyet før en starter motoren, enten for å kjøre motoren, for å takse fra et sted til et annet eller for å takse for å fly. På denne måten kan en oppdage feil med eget fly, bremseklosser, tauestag, andre hindringer etc. HSL er kjent med hendelser der flygere har takset med fortøyningsblokker slepende etter flyet, tauestag festet til nesehjulet, hette over pitotrør, etc.

HSLs erfaring er at det er de samme feilene som ofte gjøres om igjen av nye klubbflygere. Dette kan tyde på at erfaringsoverføringen i flyklubbmiljøet ikke er så bra som det bør være.

NAK og flyklubbenes ledere bør fokusere mer på forebyggende flytryggingsarbeide for å få ned ulykkes-/hendelsesraten. Dette bør innarbeides i NAK flytryggingsprogram.