

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 80/2000

Avgitt: 22. november 2000

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

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28-181, LN-NPO

-fabr. år: 1980

-motor: Lycoming O-360-A4

Dato og tidspunkt: 12. september 2000, kl. 1813

Hendelsessted: Rullebane 06 på Sogndal lufthavn, Haukåsen (ENSG)

Type hendelse: Luftfartshendelse, avbrutt start som endte forbi baneenden

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: METAR kl. 1750: Vind 060° 6 kt. Sikt: mer enn 10 km.
Skyer: få i 4 000 ft. Temperatur og doggpunkt: 11 °C / 0 °C.

QNH: 1015 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR reiseplan

Antall om bord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Et banekantlys (stopplys) ødelagt

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 31 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Totalt 91 timer flygetid hvorav 25 timer på aktuell type

Informasjonskilder: **Fartøysjefens rapport om luftfartsulykke/-hendelse, NE-0382, rapport fra Luftfartsverket, seksjonssjef/vakthavende AFIS fullmektig ved Sogndal lufthavn Haukåsen og HSLs egne undersøkelser.**

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen på LN-NPO startet på en avgang fra ENSG på en planlagt VFR flyging til Kjeller flyplass (ENKJ). Under akselerasjonen anså han at hastigheten bygget seg opp senere enn normalt, og ved forsøk på rotasjon var flyet tungt på høyderorskontrollen. **Fartøysjefen vurderte det slik at flyet oppførte seg unormalt, og han avbrøt avgangen.**

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Mye av den 943 m lange banen (TORA/ ASDA bane 06 er 883 m) var brukt til akselerasjonen, hastigheten var blitt høy, og det ble nødvendig med hard nedbremsing da avgangen ble abortert. AFIS-fullmektingen anser at ca. 300 m av banen gjensto da starten ble avbrutt. Flyet ble stoppet like utenfor baneenden, og da det ble svingt rundt for tilbaketakning, ble et banekantlys påkjørt. Det oppsto ikke skader på flyet.

Ved parkering på oppstillingsplass ble det oppdaget at flyets trim sto langt fram. Fartøysjefen skriver i sin rapport at han anser at feilaktig setting av høyderorstrim har betydning for sen akselerasjon og unormal rotasjon. I sjekklisten "Before takeoff" for Piper PA-28 står det: "Exercise and set the flaps and trim tabs".

Etter en kontroll av flyet, og en debriefing av Luftfartsverkets personell ble en ny avgang gjennomført normalt.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

En hovedregel er at sjekklisten før avgang må følges (BSL D 3-1 pkt 4.9). HSL har imidlertid registrert mange tilfeller hvor det slurves med bruk av dette viktige hjelpemiddel. Det er ikke spesifisert i "Normal procedures" for Piper PA-28-181 hvilken posisjon høyderorstrimmen skal settes i før avgang, det står bare "set" i sjekklisten. I flyklubben hevdes det at "set" betyr at trimmen settes nøytral, og det er det man trenes til under instruksjon.

HSL vil også henvise til BSL D 1-2, pkt. 3.2 om fartøysjefens plikt til å forvise seg om at flyplassens dimensjoner m.m. er tilstrekkelig til at flyging kan foregå på betryggende måte under hensyntagen til flyets ytelser.

HSL mener at feilaktig innsatt høyderorstrim ikke vil ha noen innflytelse på akselerasjonen, men at flyplassens høyde over havet på 1 632 ft (nesten 500 m), kan ha ført til en langsommere akselerasjon slik som registrert av fartøysjefen. Derimot anser HSL at rotasjonen klart vil oppleves som unormal når høyderorstrim er feilsatt.

HSL anser at det er positivt at flyklubbens ledelse tar denne hendelsen til etterretning og at klubbens flytryggingsskomité også har planlagt en kampanje som omhandler korrekte avgang- og landingsprosedyrer.