

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

BUL 19/99

Telefax: 64 84 57 70

Avgitt: 30. juli 1999

---

#### Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28-161 Warrior II, LN-PAL  
-fabr. år: 1978  
-motor: Lycoming O-320-D3G  
Dato og tidspunkt: 16. mai 1998, i perioden fra ca. kl. 2210 - 2235  
Hendelsessted: På vei inn til Oslo lufthavn Fornebu  
Type hendelse: Luftfartshendelse, røykutvikling i cockpit  
Type flyging: Privat (klubb)  
Værforhold: Vind: 170° 4 kt. Sikt: minimum 10 km. Skyer: få i 4 000 ft.  
Temperatur/Duggpunkt: 17°C/6°C. QNH: 1 024 hPa  
Lysforhold: Skumring  
Flygeforhold: VMC  
Reiseplan: Ingen  
Antall ombord: 1  
Personskader: Ingen  
Skader på luftfartøy: Ingen  
Andre skader: Ingen  
Fartøysjefen  
-alder: Mann, 41 år  
-sertifikat: PPL-A  
-flygererfaring: 557 timer  
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport og rapport fra lufttrafikkjentesten ved Oslo lufthavn Fornebu.

---

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

#### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Ifølge flygelederen i kontrolltårnet (TWR) på Oslo lufthavn Fornebu kalte fartøysjefen opp før ankomst til Sollihøgda og forklarte at han hadde hatt radio- og ladeproblemer på vei fra Fagernes lufthavn Leirin. Ved passering Kolsås på vei mot Stabekk sviktet imidlertid radioen helt. Da flyet begynte å sirkle over Stabekk ble det skutt grønt lys fra TWR og LN-PAL svingte deretter mot finale på bane 19. Det ble på ny oppnådd kontakt mellom TWR og fartøysjefen da LN-PAL var på finale til bane 19. Utskrift av kommunikasjon mellom fartøysjefen og TWR, fra kl. 22:21:30, er som følger:

---

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.

"LNPAL LAL jeg ber om å få gå rundt det ryker litt i cockpit her. Kan jeg få gå rundt?  
 TWR Ja, det kan du. Trenger du hjelp med en gang eller?  
 LNPAL Neida, jeg vil bare gå rundt. Vent  
 LNPAL Go-around LAL  
 TWR Ja, du kan lande på hvilke rullebane du vil  
 LNPAL Jeg går tilbake, AL"

Fartøysjefen skriver i sin rapport at han satte inn transponderkoden 7600, da han på vei mot Stabekk ble klar over at radioen ikke virket. Han skriver videre at det begynte å komme hvit/gråaktig røyk fra baksiden av instrumentpanelet da han var på finale til bane 19. Samtidig luktet det brent elektrisk anlegg. Han slo av og på igjen "ALT-switch" og "MASTER-switch" og sjekket sikringer, og valgte deretter å avbryte innflygingen. Ifølge fartøysjefens rapport stanset imidlertid røykutviklingen, og landing ble umiddelbart etter gjennomført på bane 06. Da hendelsen hadde ført til økt beredskap ble flyet fulgt av lufthavnens brann- og havaritjeneste, fra rullebanen til parkering. Et startforsøk gjennomført etter at flyet var parkert avdekket at flyets batteri var utladet. Fartøysjefen har forklart at han vurderte å lande på Eggemoen, men at den begynnende skumringen, det forhold at Eggemoen ikke var betjent, lav trafikk på Fornebu og praktiske forhold var utslagsgivende for at han fortsatte.

Flyet ble etter hendelsen undersøkt av tekniker. Det viste seg da at en beskyttelsesstrømpe over en knivskjot på en ledning fra flyets alternator hadde forskjøvet seg. Dette hadde ført til at ledningen hadde kommet i kontakt med jord. Det var videre tegn til varmgang på beskyttelsesstrømpen. Ny beskyttelsesstrømpe ble montert og ledningen ble bendslet fast. Grunnet støy på radioen ble også flyets alternator og tilhørende kondensator byttet.

I "AIP AD 2 ENFB, VFR - ROUTES LIGHT AIRCRAFT, COM FAILURE" står:

- "1 Squawk 7600
- 2 If clearance to enter CTR has not been obtained, proceed to an uncontrolled airport for landing and telephone ENFB TWR after landing
- 3 If clearance to enter CTR has been obtained, proceed via the routes shown as follows:"

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL mener at det generelt er uheldig å fortsette en VFR flyging mot en sterkt trafikkert lufthavn som Fornebu med radio- og ladeproblemer, som kan medføre at sambandet kan bli brutt. I dette tilfellet ble Eggemoen flyplass passert på vei inn mot Sollihøgda. En landing på denne plassen ville etter HSLs mening ha vært å foretrekke. Da fartøysjefen etablerte radiokontakt, før han fløy inn i kontrollsonen ved Sollihøgda, handlet han imidlertid ikke i strid med instruksjonene i AIP AD 2 ENFB. HSL mener at det å lande så raskt som mulig generelt bør ha førsteprioritet hvis det oppstår ukontrollert røykutvikling i fly. "Feilsøking" på finalen, og avbrutt innflyging som i dette tilfellet, kan etter HSLs mening være uheldig.