

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 61/2001

Avgitt: 12. desember 2001

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: PA-34-220T, LN-TFD  
-fabr. år: 1999  
-motor: 2 stk. TCM TSIO-360-R1B2

Radiokallesignal: Spirit 06

Dato og tidspunkt: 6. juli 2000, kl. 0950

Hendelsessted: 10 NM øst for Tromsø

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, røyklukt i cockpit

Type flyging: Ervervsmessig skoleflyging

Værforhold: Vind: 270° 5 kt. Sikt: 10 km+. Skyer: overskyet i 1500 ft  
Temperatur/Duggpunkt: 7 °C/0 °C. Temp. i 5 000 ft: 0 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: IFR

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 24 år

-sertifikat: CPL-A

-flygererfaring: Totaltid: 940 timer, totaltid på aktuell type: 100 timer, siste 30 dager: 50 timer, siste 24 timer: 1:15 timer. Denne flyging: 1:15 timer

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE 382), "Rapport om driftsforstyrrelse" (NE 353) og HSLs egne undersøkelser

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Et skolefly fra Norwegian Aviation College (NAC) med radiokallesignal Spirit 06 var under utklarting fra Tromsø lufthavn, Langnes i instrumentforhold da besetningen registrerte

røyklukt i cockpit. Lufttrafikkjentesten ble øyeblikkelig informert, og Spirit 06 fikk radarvektorer til nærmeste instrumentinnflygingsprosedyre, ILS 19 på Langnes.

Cockpit ble ventilert og sjekklister for elektrisk brann gjennomgått under innflygingen. Det ble ikke observert synlig røyk. En normal landing ble utført.

Etter landing konstaterte man at lukten kom fra varmeapparatet i bakre del av kabinen (Janitrol Heater). Systemet består, enkelt forklart, av et brennkammer og en vifte som blåser kald luft over brennkammeret slik at luften varmes opp før den slippes inn i kabinen.

Nærmere teknisk undersøkelse viste at børstene til viften (vent blower) var nedslitt. Sikkerhetsanordningen som stopper drivstofftilførselen til brennkammeret ved unormalt høy temperatur i luftkanalen (duct overheat switch) fungerte som den skulle. Det var således ingen fare for brann.

Heater-systemet skal gjennom en større inspeksjon ved hvert 1000-timers ettersyn. Dette flyet hadde bare fløyet 616 timer siden det var nytt, men på bakgrunn av det inntrufne har NAC innført inspeksjon av varmeapparatets børster og tennplugg ved hvert 100-timers ettersyn.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Hendelsen viser at det kan være behov for et hyppigere inspeksjonsintervall av heater-systemet enn det som er foreskrevet i produsentens vedlikeholdsprogram. Kommisjonen ser muligheten for at systemet benyttes oftere i områder med kalde klimatiske forhold enn fabrikanten har forutsatt, og antar at operatørens økte inspeksjonsfrekvens vil ivareta sikkerheten under de aktuelle forholdene.

Kommisjonen mener at besetningen håndterte situasjonen tilfredsstillende.