



HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

RAP.: 01/97

**RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ ARENDAL FLYPLASS
GULLKNAPP 24. JULI 1996 MED PIPER CHEROKEE PA-28-140,
LN-UXB**

AVGITT JANUAR 1997

INNHALDSFORTEGNELSE

	MELDING OM HAVARIET	3
	SAMMENDRAG	3
1	FAKTISKE OPPLYSNINGER	4
1.1	Hendelsesforløpet	4
1.2	Personskade	5
1.3	Skade på luftfartøyet	5
1.4	Andre skader	5
1.5	Besetningen	5
1.6	Luftfartøyet	6
1.7	Været	7
1.8	Navigasjonshjelpemidler	8
1.9	Samband	8
1.10	Flyplasser og hjelpemidler	8
1.11	Flygeregistrator	9
1.12	Havaristedet og flyvraket	9
1.13	Medisinske forhold	9
1.14	Brann	9
1.15	Overlevelsesaspekter	9
1.16	Spesielle undersøkelser	10
1.17	Organisasjon og ledelse	10
1.18	Andre opplysninger	10
1.19	Nyttige eller effektive undersøkelsesmetoder	11
2	ANALYSE	11
3	KONKLUSJON	12
3.1	Undersøkelserresultater	12
3.2	Faktorer av betydning for hendelsesforløpet og årsaksforhold	12

RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ ARENDAL FLYPLASS GULLKNAPP 24. JULI 1996 MED PIPER CHEROKEE, LN-UXB

Typebetegnelse: PA-28-140

Registrering: LN-UXB

Eier: Sameiet LN-UXB, Ragnar Sundet, 7633 Frosta

Bruker: Kjevik flyklubb, 4750 Kjevik

Fartøysjef: 1 mann, uskadet

Passasjerer: 3 personer, 1 lettere skadet

Havaristed: Arendal flyplass Gullknapp,
posisjon 58° 30' N 008° 41' Ø

Havaritidspunkt: 22. juli 1996 kl. 1915

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

MELDING OM HAVARIET

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) fikk melding om havariet fra Hovedredningssentralen (HRS) for Sør-Norge kl. 1935, og ble anmodet om å ta kontakt med lensmannen i Froland for videre informasjon. Lensmannen opplyste at det hadde vært 4 personer ombord og at de var transportert til regionsykehuset i Arendal for kontroll/behandling. Etter telefonsamtale med fartøysjefen senere samme kveld der han redegjorde for hendelsesforløpet, ble det bestemt å ikke rykke ut til havaristedet. Politiet/lensmannen ble anmodet om å fotografere og ta opp forklaringer. Kriminalpolitisen (KRIPOS) bisto det lokale politi med 2 mann som rykket ut neste dag.

SAMMENDRAG

Flygingen var planlagt som en lokal rundflyging fra Gullknapp flyplass med representanter for lokalpressen og en representant for styret i Gullknapp AS i forbindelse med at flyplassen nylig var asfaltert og nærmet seg ferdigstilling. En tredje passa-

sjer, med tilknytning til den lokale flyklubben og som tilfeldigvis var til stede, fikk anledning til å være med. Flyet var for tungt lastet og oppnådde ikke stigning etter det var kommet i luften etter å ha brukt nesten hele rullebanen. Fartøysjefen vurdererte at han ikke ville gå klar av hindere i utflygingsretningen og valgte å lande tilnærmet rett frem med lavest mulig fart. Flyet slo rundt i landingen og ble liggende opp ned ca. 220 m forbi enden av rullebanen.

1 FAKTISKE OPPLYSNINGER

1.1 Hendelsesforløpet

1.1.1 Avisen Agderposten i Arendal og ledelsen i Gullknapp AS arrangerte en reportasjetur i anledning av at rullebanen på Gullknapp var ferdig asfaltert. Fartøysjefen benyttet et fly fra Kjevik flyklubb hvor han er medlem. Han startet fra Kristiansand lufthavn Kjevik kl. 1805 med 2 passasjerer, den tidligere styreformann i Gullknapp AS og en journalist fra Agderposten, ombord. Han foretok to landingsrunder på Kjevik for å trene på kortbaneflyging før flygingen til Gullknapp. Her var det fremmøte av andre interesserte. Det ble fotografert og samtalt om den nye flyplassen som Luftfartsverket måneden før hadde godkjent som flyplass til ikke almen bruk. På anmodning ble det så bestemt at man skulle foreta en lokal flyging, en rundflyging, med noen av de tilstedeværende. De som ble med i flyet, var en fotograf fra Agderposten, som var kommet direkte fra Arendal, og den tidligere styreformann for Gullknapp AS. I tillegg kom også en tredje passasjer, et medlem av Gullknapp flyklubb som tilfeldigvis var tilstede og ba om å få være med. Fartøysjefen har i sin politiforklaring uttalt at han i utgangspunktet bare ønsket å ta med én passasjer, fotografen, fordi hensikten med flygingen var å ta bilder av flyplassen. Passasjer nr. 2, den tidligere styreformannen og en av initiativtagerne til opparbeidelsen av flyplassen, ville dessuten være med. Den tredje passasjeren forklarte til politiet at han ikke kunne huske om det var han selv som spurte om å få være med, eller om han ble tilbudt å være med. Han husket heller ikke at det hadde vært noe snakk om mulig overlast. Passasjer nr. 2, har i sin forklaring uttalt at han ikke kunne huske at flygeren hadde reagert mot at det skulle være med en tredje passasjer. Fotografen har i sin forklaring til HSL uttalt at hun mente at fartøysjefen reagerte negativt over forslaget om den siste passasjeren ved å bemerke "skal du også med?" Resultatet ble at alle 3 passasjer seter ble fylt opp, med passasjerer som tildels veide mer enn standardvekter som benyttes i vektberegning i ervervsmessig luftfart.

1.1.2 I henhold til fartøysjefens forklaring hadde flyet fulle drivstofftanker fra Kjevik og etter hans beregning var det forbrukt 15 - 20 l drivstoff. Det ble ikke foretatt noen vekt- og balanseberegning, hverken før start fra Kjevik eller fra Gullknapp. Det var varmt, stille vær, av andre tilstedeværende antatt minst 25°C, uten at det er bekreftet av målinger. Videre var det så stille at vindpølsa hang slapt ned. Flyet ble trillet med håndkraft til sydvestenden av flyplassen og startet opp der. Fartøysjefen sier i sin rapport at avgangssjekk og motorprøve hadde normale verdier. Flaps ble satt til "to hakk" (25°). Akselerasjonen bortover rullebanen var noe tregere enn vanlig, og flyet

lettet ikke før det bare var ca. 50 m igjen av rullebanen og det var for sent til å forsøke å stoppe på gjenværende banelengde. Fartøysjefen forsøkte å holde en hastighet på ca. 70 MPH IAS, men flyet steg lite etter avgangen, selv med full throttle. Han forsto at han ikke ville greie å fly over steinhaugene og bergknausen lengre fremme og svingte derfor litt til venstre. Da han innså at han ikke ville komme over hinderne, besluttet han å nødlande. Han bestrebte seg på å foreta nødlandingen med lavest mulig hastighet ved å holde flyets nese oppe lengst mulig. Flyet traff først noen små trær og busker og mistet noe av farten før det traff bakken med et kraftig slag og slo rundt og skle videre på ryggen bortover buskene.

- 1.1.3 Ifølge fartøysjefens rapport fortsatte motoren å gå etter at flyet kom til ro. Fartøysjefen stoppet motoren med blandingskontrollen ("mixture"), slo av magneter og bensinpumpe. Hovedstrømbryteren ble glemt. Håndtaket til bensinkranen hadde forkilt seg og lot seg ikke bevege til stengt posisjon. Han slo på nødpeilesenderen. Fartøysjefen kom seg ut av flyet og hjalp derpå passasjerene ut.

1.2 Personskade

SKADER	BESETNING	PASSASJERER	ANDRE
OMKOMMET			
SKADET			
LETT/INGEN	1	3	

1.3 Skade på luftfartøyet

Flyet ble totalskadet.

1.4 Andre skader

Mindre skader på busker og små trær.

1.5 Besetningen

Fartøysjefen var innehaver av privatflygersertifikat, kl. A, gyldig til 20. september 1996. Han innehadde gyldig legeattest til privatflygersertifikat, uten begrensninger. Han påbegynte sin trening til privatflygersertifikat ved Kjevik flyklubb i februar 1991 og fikk sertifikatet utstedt 5. februar 1993. Det var gyldig til 20. september 1996. Han har utsjekk på flytypene Cessna 172 og Cherokee PA-28-140/-181. LPT 2 var avholdt 7. mai 1996.

FLYGETID	TOTAL	DENNE TYPE
SISTE 24 TIMER	0:30	0:30
SISTE 3 DAGER	1:30	1:30
SISTE 30 DAGER	4:25	4:25
SISTE 90 DAGER	8:45	8:45

Antall landinger siste 90 dager var 11, på denne flytypen. Total flytid var 118 timer, hvorav 56 timer på PA-28. Det er i avhør ved lensmannen ikke fremkommet noe unormalt vedrørende hvile eller belastninger i tiden før havariet.

1.6 Luftfartøyet

Flytype: Piper Cherokee PA-28-140,
 Produsent Piper Aircraft Corporation, USA.
 Serienr. 28-23108,
 Produksjonsår 1967,
 Motor: Textron Lycoming O-320-E3D, 150Hk (112 kW) ved 2700 RPM
 Propeller: Sensenic M74 DM.
 Drivstoff: AVGAS 100 LL

Årlig ettersyn/200 timer ble utført 14. mai 1996. Luftfartsverkets tilsynsrapport er datert 25. april 1996 og luftdyktighetsbeviset er fornyet samme dag, gyldig til 30. april 1997. Fartøysjefen foretok daglig ettersyn på Kjevik før flyging.

1.6.1 Beregning av flyets ytelse, vekt og balanse.

1.6.1.1 Det ble ikke foretatt noen beregning av ytelse eller vekt og balanse før flyging, hverken fra Kjevik eller Gullknapp. HSL har foretatt en slik beregning for starten fra Gullknapp med data fra "Owner's Manual" og Flygehåndboken, opplysninger om de ombordværende samt aktuell temperatur og QNH.

Fartøysjef 77 kg + utstyr 4 kg + pass. i forsetet 99 kg = 180 kg
 passasjer i baksetet 90 kg + 67 kg = 157 kg

	VEKT	ARM	MOMENT
Tomvekt/tyngdepunkt	578 kg	84.8" =	49 014.4
Flyger + forsetepass.	180 "	x 85.5" =	15 390.0
Baksetepassasjerer	157 "	x 117.0" =	18 369.0
Bensin 169 liter	<u>120 "</u>	x 95.0" =	<u>11 399.05</u>
Startvekt	1 035 kg		94 172.45
Maks. tillatt starvekt	<u>976 "</u>		
Overvekt	<u>59 kg</u>		

Bakre tyngdepunktgrense ved maks. startvekt i henhold til Flygehåndboken: 94"

Aktuelt tyngdepunkt ved start: $94\ 172.45 / 1\ 035 = 90.98''$ dvs. 91'' som er 3" foran bakre tyngdepunktbegrensning. Bakre tyngdepunktgrense ved aktuell startvekt er ikke oppgitt av produsenten da den ligger utenfor tillatte verdier. Flygere som regelmessig flyr PA-28, har som "tommelfingerregel" å bare fylle drivstoff til "fillerneck" hvis man skal fly med 4 personer ombord. Ved fulle drivstofftanker skal et maksimum antall på 3 personer benyttes. Det står også anført som en note til driftsbegrensninger i Flygehåndboken, godkjent av Luftfartsverket, at flyet vil være *overlastet* med 4 voksne personer ombord og fulle drivstofftanker.

- 1.6.1.2 Flyets ytelse blir betraktelig forringet ved høye temperaturer og lavere lufttrykk enn standardatmosfæren (15°C/1013, hPa). På bakgrunn av opplysninger om værforholdene på Gullknapp (se pkt. 1.7) har HSL beregnet korrigert ytelse i henhold til Flygehåndboken ut fra QNH 1009 hPa og en temperatur på 27°C. På grunn av sterk soloppvarming over en mørk asfaltflate anses temperaturen å ha vært 2-3°C høyere enn målingene på Nelaug. Ytelsene er beregnet på bakgrunn av *tetthetshøyde* (density height). I en høyde på 400 ft, QNH 1009 hPa og temp. 27°C er tetthetshøyden beregnet til 1 990 ft.
- 1.6.2 I henhold til "Owner's Manual" er distansen på bakken innen flyet letter i en Standard atmosfære angitt grafisk, med utgangspunkt i maksimum startvekt. Vekter over maks. er det ikke kurver for. Med standard temperatur i 400 ft høyde blir distansen på bakken før flyet letter 800 ft (244 m), i 27°C blir distansen 940 ft (286 m). I henhold til ytelseskurven i Flygehåndboken blir distansen man tilbakelegger i en tetthetshøyde på 1 990 ft for å klare et 50 ft hinder, 2 000 ft (609 m). Rullebane 05 på Gullknapp er 500 m lang og har en "up slope" på 0,8%. Flygehåndboken inneholder ingen korreksjoner for rullebaner som ikke er horisontale, men vanlig flygerskjønn tilsier at et fly akselererer dårligere i "motbakke" enn motsatt. Denne effekten blir mer merkbar ved høy startvekt.
- 1.7 Været
- 1.7.1 Det foretas ingen offisielle værobservasjoner på Gullknapp. Opplysninger om værforhold er derfor basert på IGA-varsel for Oslo FIR, varsler og observasjoner på Kjevik og Synop fra Nelaug stasjon på Sørlandsbanen. IGA-varslene er ganske

sammenfallende med TAF for Kjevik. Dessuten bedømte de tilstedeværende på Gullknapp været som "nærmest stille, varmt eller hett, flereogtyve grader, typisk for innlandet en meget varm dag med sol".

1.7.2 TAF Kjevik:

"ENCN 241522 07010KT 9999 SCT 030 BKN 080 ="

METAR Kjevik:

"241650 08007KT CAVOK 24/07 Q 1009 ="

IGA-varslert indikerte vind 070° 05-10 kt. Den synoptiske observasjon fra Nelaug kl. 1800Z (ca. 45 minutter etter havariet) ga vindstille, sikt 30 km, skyer 2/8 Ci over 10 000 ft, temp. 24,4°C, duggpunkt 4,9°C. HSL har benyttet vindstille og temperatur 27°C i sin beregning av flyets ytelse ved avgang fra den mørke, soloppvarmede asfaltbanen.

1.8 Navigasjonshjelpemidler

Ikke relevant.

1.9 Samband

Ikke relevant.

1.10 Flyplasser og hjelpemidler

1.10.1 Arendal flyplass Gullknapp eies og drives av et selskap Gullknapp AS, som er dannet for dette formålet. Flyplassen ble av Luftfartsverket 25. juni 1996 godkjent som flyplass til ikke almen bruk, på nærmere betingelser. Det vil si at forhåndstillatelse må innhentes i hvert enkelt tilfelle. En av betingelsene for godkjenning var at asfaltbanens begrensninger, terskler og sider, skulle oppmerkes med maling. Ved bruk av flyplassen innen dette var oppfylt, skulle rullebanen merkes som rullebane uten fast overflate. Det er ikke montert vindmåler eller termometer på flyplassen. Det finnes ikke brann- eller havaritjeneste ved flyplassen.

1.10.2 Flyplassen har en asfaltbane med retning 05 - 23. Den er 500 m x 15 m og har en "up slope" på 0,8% mot nordøst, i den baneretning starten foregikk.

1.11 Flygeregistratorer

Ikke påbudt, ikke installert.

1.12 Havaristedet og flyvraket

1.12.1 Flyet kom til ro 23 m til venstre for forlenget senterlinje fra rullebane 05, 222 m fra baneenden. Det slo først ned i noen trær ca. 204 m fra baneenden, derpå ned i bakken slik at understellet ble delvis revet av og flyet slo rundt og fortsatte på ryggen på et buskas til det kom til ro. Terrenget er ulendt, med store steinblokker. Det er foreløpig ikke planert med tanke på utvidelse eller en eventuell utforkjøring.

1.12.2 Flyet ble sterkt skadet. Venstre vingetipp ble bøyd og bulket kraftig opp, den høyre ble revet av ca. 1 m inn fra selve vingetippen. Det var store skader på selve skroget. Flyet ble av forsikringsselskapet regnet som totalskadet.

1.13 Medisinske forhold

Ved blodprøve av fartøysjefen, tatt kl 2130 på Arendal sentralsykehus, ble det ikke funnet alkohol eller andre rusmidler.

1.14 Brann

Det oppsto ikke brann.

1.15 Overlevelsesaspekter

1.15.1 Samtlige ombord kom fra havariet uskadet eller med bare mindre skader. Fartøysjefen benyttet 4-punktsbelte og kom uskadet fra havariet. Passasjerer i forsetet spente også på seg skulderstroppene i 4-punktsbeltet, men skulderstroppene var ikke forankret i festepunktet i taket. De hang bare løst i en støttestropp. Hun ble forslått i ansikt og knær, men ble utskrevet fra sykehuset samme kveld. Passasjerene i baksetet hadde hoftebeltene på. Det er ikke montert skulderstroppe i baksetet. Disse passasjerene ble lettere skadet, uten at skadene er spesifisert i politiets rapporter.

1.15.2 Området mellom rullebanen og der flyet først slo ned, er ulendt og uryddig med til dels store steiner/steinblokker. Ved nedslaget traff flyet busker og mindre trær som har gjort nedslaget noe "mykere". Det at understellsleggene ble slått av og vingene deformert, har absorbert en del av flyets bevegelsesenergi. Dette, sammen med at flyet fortsatte fremover med ryggsiden ned oppe på buskene, gjorde det mulig å komme fra ulykken med liten og ingen personskade. Flyets lave hastighet og stor

angrepsvinkel ved nedslaget har medvirket til dette.

1.16 Spesielle undersøkelser

Ingen.

1.17 Organisasjoner og ledelse

Ikke undersøkt.

1.18 Andre opplysninger

1.18.1 Flygingen fra Kjevik og rundflygingen kom i stand ved at avisen Agderposten i Arendal skulle foreta en reportasjetur sammen med ledelsen i Gullknapp AS i anledning av at Gullknapp flyplass var asfaltert og nærmet seg full ferdigstillelse etter utbygging.

1.18.2 Avisen hadde først henvendt seg til et lokalt taxifylselskap om denne flygingen. Selskapet kunne ikke utføre oppdraget, og har gitt HSL følgende grunn: Flyplassen var ikke godkjent for ervervsmessig trafikk med betalende passasjerer, flyplassen var for kort i henhold til selskapets driftshåndbok og selskapet hadde ikke lisens til slik flyging og var dermed avskåret fra å transportere passasjerer mot betaling fra ett sted til et annet. Fartøysjefen, som avisen kjente til fra tidligere reportasjeflyging for avisen, ble forespurt om han kunne påta seg en slik flyging mot å få utgiftene refundert. Som medlem i flyklubben kunne fartøysjefen benyttete et fly som klubben disponerte og sa seg villig til å foreta reportasjeturen. Han skulle motta kr. 540,- pr. fløyet time, et beløp som tilsvarer flyklubbens timepris for angjeldene flytype. Avisens redaktør har i sin forklaring uttalt at han var klar over at fartøysjefen ikke hadde anledning til å ta betaling for flyturen, men at det avtalte beløp skulle dekke leien for flyet.

1.18.3 Allerede da flyturen ble avtalt med avisen, hadde fartøysjefen uttalt at han pga. for stor vekt ikke ville ha med mere enn 2 passasjerer i flyet fra Kjevik. Tidligere styreformann i Gullknapp AS og en journalist i Agderposten fulgte med flyet fra Kjevik til Gullknapp, med landing kl. 1830. En annen medarbeider i avisen måtte kjøre bil fra Arendal. Etter en tid på bakken med samtaler og fotografering, ble man på journalistens initiativ enige om å foreta en lokal flyging, med mulighet for fotografering. Det ble etterhvert bestemt hvem som skulle være med i flyet i tillegg til flyger og fotograf. Det ble den tidligere styreformannen og han foreslo, i henhold til en forklaring, at også en fjerde person skulle få være med. Som medlem av Gullknapp flyklubb, og som en som hadde utført endel arbeide ved flyplassen, var han tilfeldig tilstede. Disse to erindrer i sine forklaringer ikke at det var snakk om at det ble for mange ombord med hensyn til flyets startvekt. Fotografen opplyser i sin forklaring at hun mener flygeren virket betenkt over at også en fjerde person skulle være med.

Men om det ble lagt noe press på ham for å ta med også sistemann, har hun ikke kunnet uttale seg om. Et øyenvitne har uttalt at fartøysjefen skrudde opp bensinlokket på den ene vingen, uten at hun kunne si hvorfor.

1.19 Nyttige eller effektive undersøkelsesmetoder

Det har ikke vært anvendt metoder som kvalifiserer til spesiell omtale.

2 ANALYSE

- 2.1 Fartøysjefen uttalte i telefonsamtale med HSL allerede den samme kveld at han mente ulykken måtte skyldes start med overvekt fra en kort flyplass i meget varmt vær. I henhold til vektberegningen fremgår det at flyet har vært lastet med 59 kg over maks. tillatt startvekt. Dette tilsvarende tilnærmet en voksen person. Videre viser diagrammet for startdistanse (ground roll) at den ved en beregnet tetthetshøyde (density height) på 1 990 ft, øker fra 800 ft (244 m) til 940 ft (286 m). Startdistansen for å klare et 50 ft hinder øker tilsvarende fra 1 700 ft (518 m) til 2 000 ft (609 m).
- 2.2 Fartøysjefen brøt to sikkerhetsbarrierer ved starten fra Gullknapp. For det første foretok han ikke en vekt- og balanseberegning før start. Dernest gikk han imot et standard opplegg for flyging med denne flytypen: Enten fulle tanker og 3 personer ombord, eller bensinnivå til "filler neck" og 4 personer ombord. Han visste om dette allerede da flygingen fra Kjevik til Gullknapp ble planlagt i Arendal, idet han uttalte at de bare kunne være 3 ombord fra Kjevik. En annen medarbeider i avisen fotografen som var med på havarituren, måtte reise med bil til Gullknapp for å delta i reportasjen. Ifølge fartøysjefens forklaring følte han det som et press da forslaget om en fjerdemann ombord dukket opp. Han har tydelig følt det slik, men har likevel gjerne villet gjøre det best mulig for sine oppdragsgivere som han kjente fra tidligere. I et svakt øyeblikk har han så gått med på å ta med en tredje passasjer. HSL finner det også utidig at en initiativtaker både til flyplassen og reportasjeturen, foreslår og argumenterer for en ekstra passasjer og ekstra vekt fra den korte rullebanen på Gullknapp. Han burde forstått at det var større grunn til ikke å ha med 3 passasjerer fra den korte banen på Gullknapp, når fartøysjefen ikke ville ha med 3 passasjerer fra Kjevik. For LN-UXB gjelder det dessuten at man behøver lengre rullebane for start enn for landing. En vellykket landing og utrulling er ingen garanti for at det er like lett å komme i luften igjen. Men fartøysjefen står uansett igjen med ansvaret for å ta de riktige avgjørelser, først og fremst med hensyn til sikker flyging.
- 2.3 Flygingen kom istand fordi et taxi-flyselskap ikke kunne påta seg oppdraget. At en privatflyger påtar seg et oppdrag som en profesjonell flyger i et ervervmessig luftfartsforetak ikke vil utføre, stiller denne flygingen i et uheldig lys. Videre er det i en gråsone når en privatflyger som bare har anledning til å ta med ikke betalende passasjerer, her utfører et oppdrag for passasjerene. Avisen skulle i dette tilfellet

refundere fartøysjefens utlegg for å leie flyet. Hans egen interesse var å foreta selve flygingen, for å øke egenkompetanse og flytid for å vedlikeholde sertifikatet.

- 2.4 HSL mener at fartøysjefen både har sett bort fra elementært flygerskjønn og relevante flysikkerhetsmomenter. Han har oversett bestemmelser i forbindelse med forberedelse og utførelse av flyging. Han har akseptert å starte med overvekt på en kort bane, med "up-slope", i nesten vindstille og temperaturforhold langt over standard. Ved en eventuell fotoflyging skal det kun være med de som anses nødvendige for å utføre foto-oppgaven. I dette tilfellet ble det tatt med 2 unødvendige passasjerer.

3 KONKLUSJON

3.1 Undersøkelseresultater

- a) Fartøysjefen innehadde gyldig sertifikat og trening.
- b) Flyet var luftdyktig og hadde gjennomgått fastlagt vedlikehold og inspeksjoner.
- c) Fartøysjefen tok med 2 ekstra passasjerer. Dette var ikke forenlig med formålet med flyturen.

3.2 Faktorer av betydning for hendelsesforløp og årsaksforhold

- d) Fartøysjefen foretok ikke vekt- og balanseberegning eller ytelsesberegning før start.
- e) Fartøysjefen foretok en avgang med et overvektig fly på en rullebane som var for kort i forhold til flyets ytelsesforhold.

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Fornebu, 10. januar 1997



Saksbehandler, innvalgstelefon

Vår dato
06.02.1997Vår referanse
HSL/132/97/RR

Deres dato

Deres referanse

Luftfartsverket
Norm- og analyseavdelingen
Postboks 8124 Dep
0032 OSLOSaksnr.
9606764Dok. nr. Arkiukode
005 741Kon/Sb
LN/EIRDato
070297

Merknad

**RETTELSE TIL RAPPORT (01/97) OM LUFTFARTSULYKKE PÅ
ARENDAL FLYPLASS GULLKNAPP 25. JULI 1996 MED PIPER
CHEROKEE PA 28-140 LN-UXB**

Den tidligere tilsendte rapport vedrørende denne luftfartsulykke er rettet når det gjelder rapportens pkt. 2.2. En ber om at vedlagte rettelse heftes ved rapporten.

Med hilsen


Ragnar Ryghestad5
VedleggKopi:
Informasjonsdirektør

13/8

3 4

9706 0600 1111

Postadresse	Kontoradresse	Telefon	Telefax	Teleks
Postboks 165. 1330 OSLO LUFTHAVN	Villa Hareløkka Fornebu	67 12 23 19 67 59 36 55	67 12 53 33	21 439 Sdep n



3. februar 1997

**RETTELSE TIL RAPPORT (01/97) OM LUFTFARTSULYKKE PÅ ARENDAL
FLYPLASS GULLKNAPP 25. JULI 1996 MED PIPER CHEROKEE PA 28-140
LN-UXB**

- "2.2 Fartøysjefen brøt to sikkerhetsbarrierer ved starten fra Gullknapp. For det første foretok han ikke en vekt- og balanseberegning før start. Dernest gikk han imot et standard opplegg for flyging med denne flytypen: Enten fulle tanker og kun 3 personer ombord, eller bensinnivå til "filler neck" og 4 personer ombord. Han visste om dette allerede da flygingen fra Kjevik til Gullknapp ble planlagt i Arendal, idet han uttalte at de bare kunne være 3 ombord fra Kjevik. En annen medarbeider i avisen, fotografen som var med på havarituren, måtte reise med bil til Gullknapp for å delta i reportasjen. Ifølge fartøysjefens forklaring følte han det som et press da forslaget om en lokal "rundflyging" og en tredje passasjer dukket opp. Det ble et spørsmål om hvem som skulle være med, idet de tilstedeværende fra avisen og Gullknapp AS forutsatte at samtlige seter, 4 plasser, kunne benyttes. Fartøysjefen har likevel gjerne villet gjøre det best mulig for sin oppdragsgiver. I et svakt øyeblikk har han så gått med på å ta med en tredje passasjer. De 2 passasjerene i baksetet hadde allerede tatt plass ombord mens fartøysjefen gikk rundt flyet og kontrollerte det før flyging. HSL finner det utidig at oppdragsgiver og passasjerer argumenterer for en ekstra passasjer og dermed ekstra vekt fra en kort rullebane som på Gullknapp. Fartøysjefen hadde tidligere gjort det klart overfor avisen at han bare kunne ha med 2 passasjerer fra Kjevik, slik at den ene avismedarbeideren hadde måttet reise med bil fra Arendal til Gullknapp. Forslaget om 3 passasjerer viste seg å være særdeles uheldig ved en kort rullebane og under forhold som ga flyet redusert ytelse. De tilstedeværende burde ha respektert fartøysjefens synspunkter. Opplasting av flyet er fartøysjefens ansvar og det må derfor også være hans avgjørelse. For aktuell flytype gjelder det dessuten at man behøver lengre rullebane for start enn for landing. En vellykket landing og utrulling er ingen garanti for at det er like lett å komme i luften igjen fra den samme banen. Fartøysjefen står uansett igjen med ansvaret for å ta de riktige avgjørelser, først og fremst med hensyn til sikker flyging."