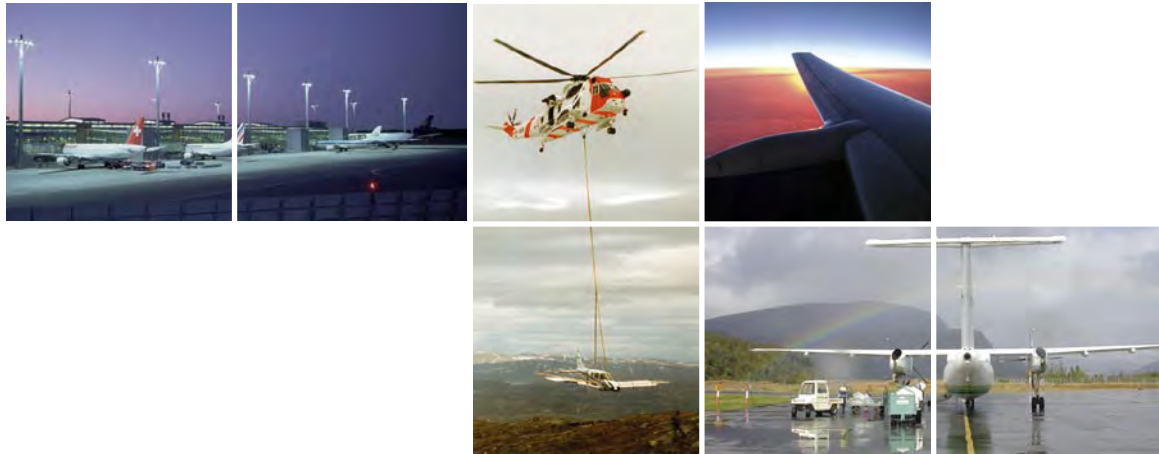


RAPPORT

SL 2009/18



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ LUNDE FLYPLASS 7. DESEMBER 2008 MED PIPER L-18C ARMY CUB, LN-ACG

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 12.08.2009
SL Rapport: 2009/18

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO Annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Piper L-18C Army Cub, LN-ACG
- Produksjonsår: 1953
- Motor: Continental C-90-8F

Operatør:

Grenland flyklubb

Dato og tidspunkt:

Søndag 7. desember 2008 kl. 1230

Hendelsessted:

Lunde flyplass (ENLU)

ATS luftrom:

Ikke kontrollert luftrom, klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, havari etter at stikka løsnet

Type flyging:

Privat (klubb)

Værforhold:

Skyfritt, vindstille, god sikt og -8 °C

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

2

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Mindre skader på vingestag og propell

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 59 år
- Sertifikat: PPL (A)
- Flygererfaring: Totalt 1 755 timer hvorav 12 timer siste 90 dager. Erfaring på aktuell type 385 timer.

Kandidat:

- Kjønn og alder: Mann, 38 år
- Sertifikat: PPL (A)
- Flygererfaring: Totalt 83 timer hvorav 5 timer siste 90 dager. Erfaring på aktuell type 1,5 time under instruksjon.

Informasjonskilder: ”Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart” (NF-2007) fra fartøysjef. Utfyllende rapport fra fartøysjef og elev. Fotografier og rapport fra politiet samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Formålet med flyturen var praktisk ferdighetsprøve på flytypen. Instruktøren var fartøysjef. Kandidaten satt foran og det var han som fløy. De tok av fra Skien lufthavn Geiteryggen (ENSN) kl. 1210 og satte kursen mot Lunde flyplass (ENLU). Underveis til Lunde ble det fløyet svinger og overganger. Skien åpnet ikke for landingstrening før kl. 1330, så fartøysjefen ønsket derfor å undersøke om det var tilfredsstillende forhold for å gjennomføre landinger på Lunde.

Lunde flyplass er en gresstripe som ligger ca. 15 NM vest-nordvest for Skien lufthavn. Flyplassen brøytes ikke om vinteren og har normalt åpningstid fra mai til oktober måned. Dersom forholdene (snømengde, vær etc.) tillater det, kan flyplassen benyttes utenom den normale åpningstiden.

LN-ACG overfløy Lunde flyplass ca. kl. 1225 i 100 ft høyde. Fra denne høyden kunne det se ut som at det var for mye snø på landingsstripen (rullebanen), og at det ikke kunne gjennomføres landingstrening der. Etter overflygingen bestemte de seg for å gjøre en ny overflyging i lavere høyde for å få et mer detaljert bilde av forholdene på rullebanen. Kandidaten manøvrerte flyet tilbake mot rullebanen, og de avtalte seg i mellom at fartøysjefen skulle føre flyet i lav høyde over rullebanen mens eleven skulle observere forholdene.

Fartøysjefen overtok kontrollene på kort finale. Nedstigningen ble avsluttet i ca. 10 ft høyde. Under utflating til horisontal flygestilling merket fartøysjefen at det var noe galt med stikka. Den var helt løs og han hadde derfor ingen kontroll på flyet. Eleven forklarte til havarikommisjonen at i det de flatet ut, merket han et lite nøkk i flyet før det fortsatte med nesa ned mot bakken. Flyet ”pitchet” ned og traff rullebanen relativt kraftig uten å sprette opp igjen fra underlaget. Det fortsatte ca. 50 meter bortover på den snødekte rullebanen før det tippet over og ble liggende på ryggen. Hastigheten under ”landing” var ca. 55 kt.

Da flyet kom til ro åpnet fartøysjefen dørene, løsnet beltene og tok seg ut av flyet. Eleven slo av magneter, hovedbryter og stengte av bensinkranen før han evakuerte. Da de sto på utsiden av flyet, kommenterte eleven at fartøysjefen hadde stikka i den ene hånden. Fartøysjefen hadde ikke registrert at stikka ble med ut av flyet under evakueringen. De så da at festebolten til stikka fortsatt satt fast nederst på stikka.

Begge konstaterte at de var uskadet. Nødpeilesenderen (Emergency Locator Transmitter – ELT) hadde løst ut, og var slått av. Det kom raskt flere personer til ulykkesstedet. Politiet og havarikommisjonen ble varslet. Politiet gjorde sine undersøkelser, som blant annet inkluderte fotografering av ulykkesflyet. Disse bildene ble senere oversendt til SHT. Flyet ble påført mindre skader på vingestag og propell.



Figur 1: Landingspunkt.



Figur 2: LN-ACG etter evakuering.

Stikka i LN-ACG er festet til et rør som har videre overføringer til styreorganene i flyet. Røret og stikka er tilpasset slik at stikka skal tres utenpå røret og festes med en gjennomgående bolt. Stikka skal langt nok ned slik at gjennomgående hull i stikke og rør overlapper hverandre før bolten tres gjennom og festes med mutter (se fig. 3 og 4). I dette tilfellet var stikka ikke ført langt nok ned, slik at da bolten ble montert gikk den bare gjennom stikka.

Vitner har forklart at det ved enkelte anledninger har forekommet utmontering av stikka for å hindre at baksetepassasjer utilsiktet manøvrerer flyet. Det har ikke lyktes SHT å tidfeste når stikka sist ble ut- og innmontert. Figur 4 viser hvordan stikka var feilmontert. Ved tilstramming av mutter klemmes rørene mot hverandre og stikka vil under flyging kunne oppfattes som korrekt montert selv om bolten ikke går igjennom hullet i det nedre røret.



Figur 3: Festepunkt i flyet.

Festepunkt
for bolt

Nedre kant på
stikke



Figur 4: Stikke feil montert.

Det vises for øvrig til BSL B 2-3 Vedlegg 1, med hensyn til hvilke typer vedlikehold som kan utføres av eier eller bruker.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Årsaken til denne hendelsen var at stikka ikke var skjøvet tilstrekkelig ned før festebolten ble montert. Bolten gikk følgelig ikke gjennom men rett over det nedre røret. Dette tyder på at ukyndig personell har montert sikkerhetskritiske komponenter på flyet. I et kritisk øyeblikk løsnet stikka som igjen medførte tap av kontroll av luftfartøyet. Havarikommisjonen ber flymiljøet merke seg denne ulykken som viser at det kan være lett å overse en feilmontert stikke. Dersom man er oppmerksom på hvor langt ned stikka skal tres over røret i flyet før den gjennomgående bolten monteres, vil det imidlertid være mulig å oppdage feilmonteringen ved daglig ettersyn/inspeksjon før flyging.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 12. august 2009