

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 22/98

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 12. mai 1998

Luftfartøy

-type og reg.: Seilfly, SZD-30 Pirat, LN-GBS
Dato og tidspunkt: 21. september 1997, kl. 1415
Hendelsessted: Furnes ved Hamar
Type hendelse: Luftfartsulykke, tap av kontroll
Type flyging: Privat (Klubb)
Værforhold: Nordlig bris, spredte skyer, temperatur 14°C, +10 km sikt
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: Ingen
Antall ombord: 1
Personskader: Fartøysjefen pådro seg lettere skader under fallskjermutsprang
Skader på luftfartøy: Totalskadet
Fartøysjefen
-kjønn/alder: Mann, 52 år
-sertifikat: S-733/A-733
-flygererfaring: Totaltid 241:02 t, tid på aktuell type 13:14 t
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport og HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Seilflyet lå i slep etter avgang og hadde nådd en høyde på ca. 650 m AGL. I en svak høyresving falt begge siderorspedalene i gulvet og fartøysjefen klarte ikke å bevege noen av dem, selv ikke ved hjelp av acrobøylene. Fartøysjefen merket samtidig at sideroret hadde et utslag til høyre. Slepelinen ble utløst og det ble gjort forsøk på å rette opp flyet. Etter flere forsøk på å oppnå kontroll, uten å lykkes, valgte føreren å forlate flyet ved bruk av fallskjerm. Han forlot flyet i ca. 400-350 m høyde og skjermen løste ut i ca. 150 m høyde. Etter utspranget fløy flyet relativt stabilt på rygg, flatet ut i lav høyde og la seg til rette i løvskog med halen ned mot bakken.

Umiddelbart etter at flyet traff bakken landet flygeren hardt og pådro seg lettere skade i rygg og venstre fot.

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.

De tekniske undersøkelsene av flyet viste at den ene trinsen for siderorswiren hadde løsnet fra kulelageret den var opplagret på og lå på gulvet i flyet (det nedre trinsesettet rett foran pedalene). Spennet i wiren forsvant derved og fjærspennet i den høyre pedalen gav sideroret et utslag til høyre.

Det samme fly hadde hatt et uhell fire år tidligere hvor den samme wire hoppet av trinsen under utrulling etter landing. Trinsens messingnav hadde da løsnet fra omgivende materiale som var bakelitt. Trinsen la seg derved skjevt i opphenget - og wiren hoppet av når pedalen ble hardt belastet. Trinsene ble da erstattet med brukte trinser med messingforing. Ved 10-årskontrollen av flyet høst/vinter 1996/1997 ble trinsene byttet ut med trinser med kulelager. Dette var forutsatt å være en forbedring.

Kulelagerbanen har imidlertid større diameter enn den gamle messingforingen, og den stoppskive som sitter mellom mutter og trinse/lager, hindrer ikke lenger trinsen fra bevegelse utover mot skutesiden dersom den løsner fra lageret.

Undersøkelser har vist at det nå sannsynligvis benyttes trinser med foring og trinser med kulelager om hverandre alt etter hva som er tilgjengelig. Det har, etter det man kjenner til, ikke blitt utarbeidet teknisk underlag for overgang til trinser med kulelager. Trinser med kulelager er montert i "god tro", uten at man har vært klar over de latente tekniske problemer dette kan medføre.

HSL har orientert seilflymiljøet (NAK) om problemet ettersom slik modifikasjon kan være foretatt også på andre typer fly.

På forespørsel har leverandøren av den nye typen wiretrinser bekreftet at den leveres uten sertifikat for luftdyktighet. Delen er levert i samsvar med en standard, i dette tilfelle DIN L61, med andre ord at den er ansett som en standard-del på linje med bolter og muttere.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Dette tilfellet er en ny påminnelse om hvor viktig det er at underlaget for tekniske modifikasjoner er i orden.

Arbeidet er generelt underlagt forskrift gitt i BSL B 3-2, spesielt Bilag 1, Avsnitt 3, som omhandler modifikasjoner av flymateriell der LV i samråd med NAK har fastsatt regler for vedlikehold av seil- og motorseilfly. Slik HSL vurderer denne ulykken ville den vært unngått om bestemmelsen om godkjenning hadde vært fulgt.

Den aktuelle wiretrinsen var anskaffet fra en anerkjent leverandør av seilflymateriell. Det er likevel et faktum at det ikke forelå dokumentasjon om luftdyktighet eller monteringsanvisning ved levering. Dette kunne oppfattes som om den var direkte ombyttbar med den gamle type med messingforing i sentrum.

TILRÅDINGER

HSL rår NAK til, overfor personer som er ansvarlige for vedlikehold av seilfly, å innskjerpe at

- 1 BSL B 3-2 krever at modifikasjoner i prinsippet skal være godkjente av LV,
- 2 at det for flymateriell er krav til dokumentasjon.