

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 63/2001

Avgitt: 12. desember 2001

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: PDPS PZL Bielsko SZD-45A OGAR, LN-GEE

-fabr. år: 1979

-motor: Limbach SL 1700 EC

-propell: Hoffman HO-11-145-B75D

Dato og tidspunkt: 19. november 2000, kl. 1150

Hendelsessted: Over Jektevik ved Stord, Hordaland

Type hendelse: Luftfartshendelse, propellskade

Type flyging: Privat (klubb)(instruksjonsflyging)

Værforhold: Vind: 110° 16 kt. Sikt: 8 km. Skyer: Brutt skydekke i 5000 ft. Temperatur: 7 °C. QNH: 987 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Knekt og splintret propellblad

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 62 år

-sertifikat: Seilflysertifikat

-flygererfaring: 2300 timer, hvorav 1052 timer på seilfly. 60 timer på aktuell type

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382)

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Motorseilflyet hadde tatt av fra Stord lufthavn, Sørstokken, og bedrev hangflyging over Jektevik nordøst på øya Stord. Fartøysjefen ønsket å vinne litt ekstra høyde, og brukte derfor motoren (turtall 2500 rpm). I ca. 1000 m høyde forsvant plutselig ytre del av det ene propellbladet. Motoren ble stoppet, og utelanding ble foretatt på øya Huglo uten problemer.

Dette flyet har motoren plassert bak cockpit, og har en "pusher" 2-bladet trepropell.

---

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.

I ettertid viste det seg at en rørstuss fra venstre eksospotte på motoren hadde løsnet og truffet propellen slik at den knakk. Det var begynnende sprekker også på den andre eksospotten. Motoren og propellens gangtid var 103:35 timer på hendelsestidspunktet.

Eieren av luftfartøyet har oppgitt at produsenten av det aktuelle anlegget har sluttet, og at han vurderer å erstatte eksosanlegget med et annet fabrikat.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

HSL har studert bruddflatene på eksosanlegget til LN-GEE. Sprekkene startet i umiddelbar nærhet av sveisesømmer, og skyldes bruk av feil sveiseprosedyre/varmebehandling. Dette medførte konsentrasjoner av forurensningselementer og kornvekst i smeltesone og i varmepåvirket sone.

HSL vil berømme fartøysjefens beslutning om å foreta utelanding på nærmeste egnede landingssted i stedet for å forsøke å nå tilbake til Sørstokken og derved risikere å havne i en kritisk situasjon.