

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aaib-n.org>

SL RAP: 37/2004

Avgitt: 28. oktober 2004

---

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB 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 + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-type og reg.: Valentin Flugzeugbau TAIFUN 17E, LN-GMR

-fabr. år: 1985

-motor: Limbach L 2000

Dato og tidspunkt: Lørdag 8. mai 2004, kl. 1830

Hendelsessted: Notodden lufthavn (ENNO)

Type hendelse: Luftfartshendelse, neshjulslegg foldet seg inn under avgang

Type flyging: Privat

Værforhold: Svak vind. God sikt. Delvis skyet oppholdsvær

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Begge propellblader knekt. Oppskrapet neshjulslegg, motordeksel, cowler flap, hjuldører og eksosanlegg

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 50 år

-sertifikat: Flygebevis for seilfly

-flygererfaring: 393 timer total flyetid, hvorav 239 timer på aktuell modell.

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NF 0382) fra fartøysjefen og HSLBs egne undersøkelser

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen skriver i sin rapport:

*"Jeg holdt på med landingsrunder siden det var den første turen i år. Innflygingen ved den fjerde landingen gikk normalt. Landingen var myk og flyet satte seg pent før taxeveien til tårnet. Idet jeg passerer taxeveien øker jeg trottelen til full pådrag for å ta av igjen. Idet jeg passerer en ujevn del av stripa, kjenner jeg noen rystelser, deretter tipper nesen forover og*

*propellen treffer underlaget. Flyet fortsetter på nesen et stykke og stopper etter 70-80 meter.”*

Det viste seg at leggen hadde foldet seg inn som følge av at en festebrakett for et stag til det opptrekkbare neseunderstellet hadde løsnet.

Visuell inspeksjon viste at sveisesømmen rundt braketten hadde røket. Det var også sprekk i varmpåvirket sone i sveisen ved innfestingen av et stag høyere opp på nesehjulsleggen.



Neselegg og avrevet festebrakett



Neselegg



Brakett



Sprekk ved innfesting av stag

Fartøysjefen har bemerket at både den aktuelle sveisen og flere andre sveisesømmer ble inspisert ved daglig inspeksjon uten at noen sprekker ble funnet. Flyet hadde fløyet vel 22 timer siden det var inne til årlig ettersyn høsten 2003.

Det har ikke vært utført reparasjoner i det aktuelle området siden flyet var nytt. Fabrikanten la ned produksjonen tidlig på 90-tallet. Det er for tiden ingen andre fly av samme type i Norges luftfartøyregister.

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen mener at sprekken og utrivingen av braketten skyldes bruk av feil sveiseprosedyre. Sveisesonen er ikke metallografisk undersøkt. Sprekken har gått i varmpåvirket sone i ytterkant av smeltebad. Sprekken var en utmatningssprekk som har oppstått over tid. Den har med andre ord vært synlig i en periode, og det kunne ha vært mulig å oppdage den ved grundig inspeksjon før bruddet oppsto.