

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 79/2000

Avgitt: 22. november 2000

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

Luftfartøy

-type og reg.: Republic RC-3 Seabee, LN-IKK

-fabr. år: 1947

-motor: Lycoming GO-480

Dato og tidspunkt: 13. september 1999, kl. 1406

Hendelsessted: Kjeller flyplass

Type hendelse: Luftfartshendelse, buklanding

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 100° 4 kt. CAVOK. Temperatur: 18 °C.

QNH: 1022 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Lett sliping av kjøllist og brukket festeøre i understellsmekanisme

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn, alder: Mann, 65 år

-sertifikat: Svensk PPL-A

-flygererfaring: 956 timer hvorav 31 timer på typen

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse NE-0382" og HSLs egne undersøkelser

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Etter avgang fra Kjeller (ENKJ) ble understellet forsøkt hevet. Det gikk ut av ned-lås, men lot seg ikke heve helt opp. Forsøk på å senke understellet igjen lykkes heller ikke. Det ble vurdert å lande på Øyeren, men hjulene hang halvveis nede. Dette ble ansett å være for risikabelt hvis hjulene ikke svingte bakover, men gikk ned i vannet under landingen. Beslutningen ble derfor tatt om å returnere til Kjeller og buklande på rullebanen. Tårnet på Kjeller ble orientert og en lav forbiflyging ble foretatt for visuell sjekk av understellet.

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.

Brann og havaritjenesten ved flyplassen kjørte deretter i posisjon, og LN-IKK landet på bane 12. Flyet landet på kjøllisten og halehjulet. Venstre vinge bikket så ned slik at vingeflottøren tok ned i banen like før flyet stoppet. Det oppstod ikke brann og ingen av de ombordværende ble skadet. Flyet ble påført ubetydelige skader. Hendelsen førte til at banen ble sperret i 30 min. Grunnet lite lufttrafikk i perioden førte det ikke til problemer for andre fly.

Flyet, som er et amfibium, har hydraulisk senking og heving av understellet. Hydraulisk trykk til operasjon av systemet kommer fra en håndoperert pumpe. En demontering av den hydrauliske aktuatoren for hovedunderstellet avdekket at pakningen i stempelet var skadet. Skaden var mest sannsynlig forårsaket av korrosjon inne i sylinderveggen. Videre ble det konstatert at festeøret som forbinder aktuatorens råde til understellet hadde brukket.

Flyet, som er det eneste av sitt slag på norsk luftfartøyregister, ble kjøpt av nåværende eier i 1997, og det var da i relativt dårlig forfatning. I perioden fram til hendelsen er standarden på flyet hevet betydelig, og en full overhaling av understellet med tilhørende systemer var planlagt til vinteren. En gjennomgang av flyets vedlikeholdsinstruksjoner viste at disse var svært enkle, og at de ikke inneholdt krav til innvendig inspeksjon eller overhaling av den hydrauliske aktuatoren for understellet.

Fartøysjefen har opplyst at det normalt trengtes mye pumping med håndpumpen før understellet kom opp, og at han ikke hadde merket noen forverring av dette i perioden forut for hendelsen. Flyet hadde bare fløyet ca. 250 timer de siste ti årene.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det synes klart at problemene med understellet skyldtes innvendig lekkasje i den hydrauliske aktuatoren. Bruddet i festeøret kom som en følge av overbelastninger under buklanding.

Vedlikeholdsinstruksjoner til eldre flytyper er ofte mangelfulle målt mot dagens forventede standarder. De var heller ikke skrevet med tanke på at fly skulle holdes luftdyktig over en periode på 50 år eller mer, og at de over lengere tid skulle komme til å fly svært lite eller stå lagret. Dette synes også å være tilfellet for vedlikeholdsinstruksjonen til LN-IKK som er svært enkle. Generelt mener HSL at den enkelte eier av slike veteranfly på flere områder vil være tjent med å legge vedlikeholdet på et høyere nivå enn det som er beskrevet i de til dels svært mangelfulle vedlikeholdsinstruksjonene.