

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aibn.no>

SL RAP:

1/2005

Avgitt:

28. februar 2005

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.: Piper PA 18-150 Super Cub, LN-KAD

-fabr. år: 1978

-motor: Lycoming O-320-A2B

Operatør: Privat

Dato og tidspunkt: Mandag 14. april 2003, kl. 1730

Hendelsessted: På Tisleia, Golsfjellet, Buskerud

Type hendelse: Luftfartshendelse, ski falt av under landing

Type flyging: Privat

Værforhold: Nordvestlig vind, mindre enn 5 kt. Sikt: mer enn 10 km. CAVOK.
Temperatur: 5 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Brudd i hjulaksel, bøyde propelltipper og liten bulk og dukskader i skroget

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 57 år

-sertifikat: PPL-A. Instruktør klasse 3

-flygererfaring: Totalt 3 045 timer, hvorav 625 timer på typen. 14:10 flytimer siste 90 dager og 3:20 flytimer siste 3 dager

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen utførte en myk landing på isen på Tisleia i tilnærmet trepunktsstilling. Umiddelbart etter landingen vred venstre ski seg opp og bakover, og traff siden av flykroppen. Flyet fortsatte på høyre ski og haleskien ca. 70 m før venstre understell, og senere propellen tok ned i isen. Flyet vred seg til venstre ca. 110° og stoppet 111 m fra landingspunktet. Motoren ble stoppet og de to om bord kunne forlate flyet uskadet. Det var et 5 – 7 cm tykt snølag på isen.

Hjulakselen fra venstre understell ble funnet liggende mellom sporene i snøen 50 m fra landingspunktet (se foto). Da akselen sviktet var det bare to vaiere som holdt skien til flyet.



Akselen var delt av en utmatningssprekk. Sprekken oppstod i en overgang hvor akselen går fra å bestå av to rør til ett. Inne i akselen som sviktet var det montert et ekstra rør (stikker ut til høyre på bildet). Etter det HSLB forstår ble slike rør i en periode installert som forsterkning på fly utstyrt med ski. Erfaringer har vist at ski påfører understellet belastninger det ikke var beregnet på å tåle. Det innvendige forsterkningsrøret er ikke standard på Super Cub. Så langt HSLB kjenner til finnes det ingen godkjent beskrivelse av en slik forsterkning av understellet. Det var mye korrosjon på akselen som sviktet og på røret som var montert inne i akselen. Godkjent "Heavy Duty" understell er nå tilgjengelig til alle versjoner av Cub, og slik forsterket understell ble installert på begge sider i forbindelse med reparasjonen etter hendelsen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Sprekken oppstod i et område som utvendig var skjult under det ytre akselrøret. Innvendig ble sprekk kontroll forhindret av det uoriginale indre forsterkningsrøret. Det var således vanskelig å oppdage sprekken.

Forsterkning av hjulakselen med et innvendig rør gir ideelle betingelser for korrosjon. Videre er forsterkingen ikke beskrevet av produsenten, og følgelig ikke godkjent. HSLB anbefaler derfor at alle eiere av Cub/Super Cub undersøker flyets hjulaksler og forvisser seg om at det ikke er presset et ekstra rør inn i hjulakselen. Hvis akselen har et slik rør, bør et flyverksted/flytekniker kontaktes for å vurdere hva som bør gjøres.