

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 35/2001

Avgitt: 18. september 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: Piper Super Cub, PA-18A-150, LN-KCM

-fabr. år: 1959

-motor: Lycoming O-320

Radiokallesignal: LCM

Dato og tidspunkt: 17. juli 2001, kl. 1430

Hendelsessted: Voss flyplass Bømoen

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse

Type flyging: Klubb

Værforhold: Vind: vindstille. Sikt: mer enn 10 km. Skybase: 3 000 ft.

Temperatur 21 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: lekkasje ved oljekjøler

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 22 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Total flygetid var 594 timer hvorav 161 timer på aktuell flytype

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382) samt HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under slepeflyging med en Super Cub fra Os Aero klubb, med start fra Voss flyplass Bømoen (ENBM) 17. juli 2001 kl. 1430, oppdaget fartøysjefen plutselig en sterk røykutvikling i cockpit. Fartøysjefen beskriver hendelsen slik:

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.

”Under slep av seilfly merket jeg plutselig kraftig røyk som siger inn i cockpit fra motoren. Jeg kunne ikke høre eller merke forskjell på motorens gange. Da det startet å ryke var slepet i ca. 1 300 ft QFE. Vi var nordøst av plassen med glideavstand tilbake til banen.

Da jeg oppdaget røyken dro jeg motoren på tomgang og vinket kraftig med vingene, som prosedyren er når et slep må avbrytes. Seilflyet løste umiddelbart ut linen, og jeg begynte en venstresving mot banen. Jeg åpnet alle dører og vinduer i flyet for å få ut røyken. Under svingen tilbake mot plassen kunne jeg se en røyksky bak flyet mitt. Oljetrykket ble observert til å være fallende. Jeg ga beskjed på radioen at jeg hadde røykutvikling i cockpit og at jeg kom inn for å lande. Det var ingen annen trafikk som kom i konflikt i området.

Da jeg var etablert på en høyre base til bane 27, og med en slik høyde at jeg var sikker på å nå tilbake til flyplassen ble motoren stoppet. Fuelkran, magneter og mixture ble kuttet. Propellen fortsatte imidlertid å ”vindmølle” som følge av flyfarten. Denne stoppet ikke før rett før landing. Landingen ble foretatt på vanlig måte.

Røyken hadde nå opphørt, mest sannsynlig som følge av at motortemperaturen var lav. Da jeg steg ut av flyet kunne jeg observere at hele flyets høyre side var tildekket av olje. Under cowlingen var hele motoren tilsølt av olje. Det var tydelig at det hadde oppstått en oljelekkasje. Røyken kom da oljen begynte å ulme mot den varme motoren. Dette forklarer også hvorfor røyken avtok da motor ble trukket på tomgang. En kunne ikke se tegn på at det hadde oppstått brann.

Da jeg sjekket peilepinnen på motoren, var denne helt ”tørr”. Det var tydelig at nesten all olje hadde rent ut. Da jeg begynte å slepe denne dagen var den mellom 4 og 5 quarts. Det var lenge siden jeg hadde flydd akkurat dette flyet, så ”daglig inspeksjon” ble foretatt nøye før flyging. Jeg kunne da ikke observere noen tegn til lekkasje eller andre mangler ved flyet.

Så vidt jeg kunne se er det en slange eller pakning inn til oljekjøleren som har sprukket og forårsaket oljelekkasjen. Det er blitt meg kjent i ettertid at dette har vært et problem tidligere på flyet. Dvs. en har vært plaget med smålekkasjer fra nettopp dette punktet. Det står ingen anmerkninger på dette i flyets journal.”

Fra flyverkstedet som reparerte flyet etter hendelsen, ble HSL opplyst om at oljelekkasjen oppsto i overgangen mellom et rør og oljekjøleren. Dette ble reparert. Oljefilter ble byttet og resterende olje sjekket for spon. Det ble ikke funnet mekaniske feil på motoren. Flyet er tilbake i tjeneste i klubben.

I den tid dette høringsutkastet har vært i sirkulasjon har HSL mottatt en ny, nesten identisk rapport fra en annen fartøysjef under slepeflyging med samme fly 8 dager etter første hendelse. Også her ble det røyk i cockpit og bak flyet. Seilflyet løste ut og fartøysjefen

trakk ut throttle og mixture og gjennomførte en rask innflyging og landing på grunn av den gjenoppståtte oljelekkasjen.

HSL henvendte seg etter dette til klubbens tekniske leder hvorefter vi mottok en kort orientering om hendelsene. Etter den siste lekkasjen ble flyet reparert på nytt av det samme flyverkstedet. Siden har alt fungert normalt.

LN-KCM er et fly med bruksområde "klubb". Fartøysjefen ved den første hendelsen skriver i sin rapport at det har vært små oljelekkasjer som ikke har vært anmerket i flyets journal.

HSL henleder oppmerksomheten på MFL – A 02/01 av 14. mars 2001 hvor det blant annet står:

"For fly med bruksområde klubb skal flyklubbens tekniske leder, evt. sammen med vedlikeholdsansvarlig, avgjøre om et fly kan fortsatte å fly med anmerkning(er) eller om flyet må repareres av godkjent verksted før videre flyging dersom anmerkningen har betydning for luftdyktigheten."

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser at fartøysjefen analyserte situasjonen med røykutviklingen korrekt. En riktig prosedyre for avbryting av slep ble utført, og nødlanding ble sikkert gjennomført. Den sannsynlige årsak til at motoren fortsatt er i operativ stand er at fartøysjefen kuttet motoren under innflygingen. Også ved hendelse nr. 2 gjennomførte denne fartøysjefen det oppståtte problem på en korrekt måte.

HSL ser alvorlig på at en lekkasje har fått lov til å utvikle seg over tid helt til det oppsto operasjonelle problemer uten at problemet ble tatt på alvor. Sentralt i dette bildet er bruk av reisedagbok og oppgavene til flyklubbens tekniske leder. Det er videre uheldig at flyet måtte foreta to nødlandinger før oljekjøleren ble forsvarlig reparert.

Det har lenge vært kjent for HSL at terskelen for å føre anmerkninger i flyets reisedagbok har vært høy. Fly har således fløyet med diverse tekniske problemer over tid uten at disse har blitt forsvarlig vurdert eller utbedret. HSL mener at det er uklarheter med hensyn til føring av reisedagbøker. Det er forskjellig tekst i reisedagbok og BSL B 1-1. MFL-A 02/01 synes å klargjøre Luftfartstilsynets syn på dette forhold med hensyn til fly med bruksområde "klubb". Det synes imidlertid fortsatt å være uoverensstemmelser med hensyn til private fly i vedlikeholdsklasse II og III.