

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

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

RAP: 23/2003

Avgitt: 9. april 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.: Piper L-4J Grasshopper, LN-KLA

-fabr. år: 1944

-motor: Continental A-65-8

Dato og tidspunkt: 14. august 2001, kl. 1308

Hendelsessted: Foran terskelen til bane 30 på Notodden lufthavn (ENNO)

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, motorstopp med påfølgende nødlanding

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: 080° 4 kt. CAVOK. Temperatur: 23 °C.

Duggpunkt: 13 °C. QNH: 1006 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Brudd i understellsstag på høyre side og liten bulk i sideror

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 67 år

-sertifikat: PPL-A, instruktørbevis kl. 2

-flygererfaring: Totalt 30 425 timer, hvorav 35 minutter på typen siste 30 dager.

Informasjonskilder: "Rapport om luftfartshendelse/-ulykke" (NE-0382), rapport fra Notodden lufthavn og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Flyet ble restaurert over en periode på flere år og fikk nytt luftdyktighetsbevis 5. september 2000. Motoren ble utmontert fra et annet fly (D-ENEL) i 1969 og overhaldt i 1987. Den ble

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.

siden lagret til den ble montert i LN-KLA sommeren 2000. Den ble før monteringen inspisert i henhold til LDP 39C/80 (senere erstattet av LDP 2001-051 "Overhaling og korrosjonskontroll av stempelmotorer"). Flyet hadde kun fløyet en time etter restaureringen da uhellet skjedde. Siste flyging forut for hendelsen foregikk 1. august 2001, da det ble fløyet 25 minutter. Etter denne flygingen ble det fylt 25 l drivstoff fra tankanlegget på Notodden slik at flyets drivstofftank ble full (46 l).

Fartøysjefen, som også er flyets eier og som har utført en del av restaureringsarbeidet, planla å fly LN-KLA til Kjeller flyplass den aktuelle dagen. Flyet ble tatt ut av hangaren og daglig inspeksjon ble gjennomført. Dette innebar bl.a. drenering av drivstofftanken og vannutskilleren for å undersøke om det var vann i drivstoffet. Det ble ikke funnet vann. Etter å ha konstatert at alt var normalt under motorkjøring tok fartøysjefen av fra rullebane 12 på Notodden. Under stigningen ut over Heddalsvannet holdt flyet en hastighet på 55 – 60 mph. Etter avgang reduserte fartøysjefen motorturtallet til ca. 2 200 RPM. Flyet var i en indikert høyde på 1 100 – 1 200 ft og fløy over de tidligere fabrikkområdene til Norsk Hydro da fartøysjefen påbegynte en sving til venstre for å stige videre mot Meheia (Notodden flyplass ligger 63 ft over havet slik at forskjellen på indikert høyde og høyden over terrenget er ubetydelig). I denne svingen stoppet motoren uten forvarsel. AFIS-betjenten i tårnet på Notodden ba på dette tidspunktet om at fartøysjefen skulle rapportere når han passerte Meheia, men fikk ikke noe svar. Da han skulle se nærmere etter, så han at flyet var i en synkende venstresving. Først antok han at flyet var i ferd med å returnere grunnet radioproblemer, men da han ved hjelp av kikkert så at propellen stod stille, slo han alarm. Fartøysjefen forsøkte å glidefly flyet tilbake til rullebane 30 med en hastighet på 55 mph. Da han skjønnte at det ikke var mulig å nå rullebanen, holdt han flyets nese oppe så lenge som mulig. Flyet traff noe kratt 50 meter fra stranden på Heddalsvannet og landet i et myrlendt terreng. Da hovedhjulene tok ned i myra tippet flyet over på nesens og ble stående å balansere en kort stund før det falt over på ryggen. Flyet ble liggende ca. 200 meter fra terskelen på rullebane 30, og personell fra lufthavnen kunne konstatere at fartøysjefen var uskadet. Skadene på flyet ble små.

Flyet ble berget og brakt til et flyverksted på Notodden samme dag. En representant fra HSL ledet den påfølgende feilsøkingen. Drivstoffsystemet ble særlig kontrollert. Eksempelvis kan nevnes at en gjennomstrømningsprøve ved forgasserens inntak gav forventede verdier (5 l drivstoff på 2 minutter, noe som tilsvarer 150 l/time). Forgasserens flottør med ventil ble funnet å være i orden og det ble ikke funnet vann eller forurensning i systemet. Også motoren, tenningsystemet og motorkontrollene ble undersøkt uten at det ble avdekket feil. Motoren ble deretter klargjort for start. Den startet på første forsøk og gav normale ytelser.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL mener at fartøysjefen håndterte den oppståtte situasjonen på en god måte. Den lave hastigheten i landingen resulterte i at skadene ble små.

Det har ikke vært mulig å finne årsaken til at motoren stoppet. Forgasserising kan imidlertid ikke utelukkes. Den aktuelle motoren kan lett få forgasserising, og flygingen foregikk over vann slik at en må anta at spredningen mellom temperatur og duggpunktstemperaturen var

mindre enn oppgitt på flyplassen. Den høye temperaturen (23 °C), og den store avstanden til duggpunktstemperaturen (spredning på 10 °C) målt på flyplassen, taler imidlertid mot at forgasserising var årsaken.

Flyet har en drivstofftank plassert mellom motoren og instrumentpanelet. Forgasseren får kun falltrykk, og under bratt stiging og med lite innhold i drivstofftanken reduseres fallhøyden vesentlig. I dette tilfellet var drivstofftanken full og gjennomstrømningsprøver avdekket ingen restriksjoner. Manglende drivstofftilførsel synes derfor heller ikke å være nærliggende årsak. Flyet har fløyet svært lite det siste året. Det øker sjansen for at det kan komme vann eller forurensninger i drivstoffsystemet. Selv om ikke slike spor ble funnet kan det ikke utelukkes at forurensning var årsaken.

Hendelsen er med på å understreke hvor viktig det er alltid å være forberedt på at en flymotor kan stoppe.