

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 26/2000

Avgitt: 06.06.2000

---

### Luftfartøy

-type og reg.: Aerospatiale TB 10 Tobago, LN-KLD  
-fabr. år: 1981  
-motor: Lycoming O-360-A1AD  
Dato og tidspunkt: 7. september 1998, kl 1915  
Hendelsessted: Stavanger lufthavn Sola, taksebane G3  
Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse. Varmegang og brann i venstre bremseenhet  
Type flyging: Privat (klubb)  
Værforhold: Vind: 210° 10 kt. Sikt minimum 10 km. Skyer: brutt skydekke i 1500 ft  
Lysforhold: Dagslys  
Flygeforhold: VMC  
Reiseplan: Ingen  
Antall om bord: 3  
Skader på luftfartøy: Brannskader på venstre hjul og under venstre vinge ("slightly damaged")  
Andre skader: Ingen  
Fartøysjefen  
-kjønn/alder: Mann/26 år  
-sertifikat: CPL-A  
-flygererfaring: Total flygetid 214:00 timer, hvorav 6:00 timer på type  
Informasjonskilder: Fartøysjefens/flyklubbens "Rapport om luftfartsulykke/hendelse" (NE-0382), flyklubbens rapport fra egen undersøkelsesgruppe og HSLs undersøkelser.

---

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

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen skulle ut på en privat lokaltur med to passasjerer. Etter normal klargjøring og daglig inspeksjon av flyet, innhentet fartøysjefen radioklarering til å takse via taksebane "G" til holding bane 18. Fartøysjefen takset fra område P 5 (sydvest) via "G" med kort holding før kryssing av bane 11/29 og videre nordover langs "G" .

Fra starten av taksingen merket fartøysjefen at flyet trakk mot venstre, og han gjorde flere forsøk på å rette på problemet ved å prøve bremsene, uten at dette endret situasjonen.

I nærheten av lufthavnens brannstasjon merket fartøysjefen at bremseeffekten ble borte på venstre hjul. Like etterpå oppdaget han også røyk. Samtidig varslet kontrolltårnet at det brant under venstre vinge. Fartøysjefen stoppet flyet ved hjelp av høyre brems og ved å stoppe motoren. Flyet ble evakuert og lufthavnens brannbil slokket brannen etter kort tid. Flyet ble ved hjelp av havarimannskaper, flyttet bort fra det aktive trafikkområdet.

Ved utvendig inspeksjon etter hendelsen viste det seg at venstre hjul med bremseenhet og undersiden av venstre vinge var brannskadet.

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

Årsaken til hendelsen er at bremsen på venstre hjul hang, og at fartøysjefen ikke oppfattet alvoret i situasjonen før venstre bremseenhet ble overopphetet og hydraulikkoljen ble antent.

Fartøysjefen sier i sin tilleggsforklaring at før han kom til krysset 11/29, prøvde han også å sette parkeringsbremsen PÅ og AV uten at dette endret situasjonen. På dette tidspunkt vurderte fartøysjefen muligheten for at forholdet skyldtes feil pedaljustering, muligens kombinert med sidevind. Han besluttet å vente med den endelige avgjørelsen om å fly eller ikke, til han kom frem til holdeposisjon bane 18.

I ettertid er det lett å se at her burde fartøysjefen mistenkt at noe var galt med bremsene, da han fikk flere indikasjoner på at bremsen på venstre hjul hang. Imidlertid må dette vurderes i forhold til fartøysjefens erfaring, både totalt og på typen. Det er senere kommet frem at dette flyet hadde en historie med hengende parkeringsbrems, som det krevde en viss teknikk for å oppheve. Dermed må en se dette i en større sammenheng, selv om en fartøysjef selv må vurdere om et luftfartøy er luftdyktig før flyging.

Flyklubben opprettet en intern undersøkelsesgruppe etter hendelsen. I sin rapport anbefaler undersøkelsesgruppen at flygerne i klubben får lese rapporten, og at hendelsen blir gjennomgått med flygerne av klubbens flygesjef. HSL støtter dette tiltaket da dette gjelder både opplæring i system på en bestemt flytype (bremsesystem), erfaringsoverføring angående vurdering av uregelmessigheter under flyoperasjoner, samt rapportering til klubbens ledelse dersom en oppdager mangler eller feil med et fly.