

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

BUL 05/99

Telefax: 64 84 57 70

Avgitt: 30. mars 1999

Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA 28-161 LN-NAZ

-fabr. år: 1977

-motor: Lycoming O-320-D3G

Dato og tidspunkt: 25. mars 1998

Hendelsessted: Underveis mellom ESMS og ENTO

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, tap av strømtilførsel

Type flyging: Privat /Klubb

Værforhold: Vind: 210°11 kt. Sikt: 4 km. Skyer: Spredte skyer i 1 100 ft, overskyet i 2 300 ft.. Temperatur: 4 °C

Lysforhold: Skumring

Flygeforhold: IMC

Reiseplan: IFR

Antall ombord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn, alder: Mann, 34 år

-sertifikat: CPL-A

-flygererfaring: 2 440 timer

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport og rapporter om teknisk vedlikehold

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Under flyging fra Malmø lufthavn Sturup til Sandefjord lufthavn Torp, forsvant strømtilførselen til instrumenter og radioutrustning da flyet var i 5 000 ft 32 NM sør-øst for Torp. Flyet var da i skyer på en IFR reiseplan. For ikke å komme i konflikt med trafikken på Torp uten kommunikasjon med noen enhet av lufttrafikkjenesten, valgte fartøysjefen å snu 180° og å gjøre en nedstigning over sjøen. Han kom under skyer i 1 500 ft på vei mot svenskekysten. Han fulgte kysten nordover, tok kontakt med Rygge via mobiltelefon og landet der.

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.

Tekniske undersøkelser etter hendelsen viste at det var brudd i rotorspolen i alternatoren. Alternatoren hadde en gangtid på 65 timer etter overhaling.

Fartøysjefen rapporterte at han ikke kunne huske å ha sett noe varsellys før strømmen ble borte. Test etter hendelsen viste at varselsystemet var i orden da.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Hendelsen ble rapportert som "Driftsforstyrrelse av teknisk/operativ art" til Luftfartsverket (LV). LV bedømte hendelsen som så alvorlig at den burde klassifiseres som "Alvorlig luftfartshendelse" og informerte Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) om den. Da det var ukjent for HSL hvem som hadde vært fartøysjef på den aktuelle turen ble flyets eier bedt om å besørge at fartøysjefen fylte ut skjema NE-0382, " Rapport om luftfartsulykke/-hendelse". Formålet med dette var at hendelsen skulle bli gjort bedre kjent i det aktuelle miljøet gjennom HSLs bulletin.

Fremgangsmåten ved svikt i samband under IFR-forhold er beskrevet i BSL F 1-3, paragraf 3.6.5.2, og går i korte trekk ut på at flygingen skal fortsette i samsvar med den innleverte reiseplan. Fartøysjefen valgte å avvike fra denne regelen og så raskt som mulig å gå over til VFR-forhold. HSL anser dette for å være en praktisk og sikker løsning av en vanskelig situasjon.

Det forhold at fartøysjefen ikke ble klar over at alternatoren hadde sluttet å levere strøm før batterikapasiteten var oppbrukt, berører et område som HSL mener er undervurdert og forsømt innen allmenflyging. Dersom en forutsetter at varselsystemet fungerte og at batterikapasiteten var normal, ville bruk av sjekklister og gode underveis-rutiner gitt fartøysjefen mulighet til å oppdage forholdet tidligere. Da ville han ha fått en periode med tilstrekkelig strømtilførsel til å kommunisere og samordne sine tiltak bedre med lufttrafikkjenesten.