

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

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

SL RAP: 38/2005

Avgitt: 5. sept. 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-28-181 Archer, LN-NPO

-fabr. år: 1980

-motor: Lycoming O-360-4M

Operatør: Nedre Romerike Flyklubb

Dato og tidspunkt: Fredag 6. juni 2003, kl. 1235

Hendelsessted: På Olsrød gård i Vestfold. (Tilsvare lang finale til rullebane 18 på Sandefjord lufthavn Torp ENTO)

Type hendelse: Luftfartshendelse, nødlanding grunnet motorstopp

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Vind: 230° 7 kt. Sikt: mer enn 10 km. Få skyer i 3 000 ft. Temperatur: 10 °C. QNH: 1011 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 3

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Noe avling ødelagt

Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 36 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: Totalt 146 timer hvorav 34 timer på typen

Informasjonskilder: Rapport om luftfartsulykke/-hendelse (NF-0382), rapport fra luftrafikktenesten på Sandefjord lufthavn Torp og HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-NPO var på vei fra Kjeller flyplass (ENKJ) til Sandefjord lufthavn Torp (ENTO) som første etappe på en lengre flytur. Fra fartøysjefens rapport siteres følgende:

”Flyet lå på lang finale til bane 18 til ENTO. Jeg var i ferd med å utføre landingssjekklisten. For å utføre ”Tankvelger – fullest tank” vred jeg tankvelgeren fra posisjon høyre-tank mot venstre ytterste posisjon for å skifte til venstre tank (fulleste tank) samtidig ble jeg oppkalt med et spørsmål fra tårnet. Jeg sjekket ikke visuelt at tankvelgeren sto i riktig posisjon. Motoren fortsatte å gå normalt i ca. 1 minutt, da begynte den å fuske og stoppet.

Jeg utførte da følgende punkter på nødsjekklisten for motorstans: forgasservarme på, blandingshåndtaket i rik, elektrisk drivstoffpumpe på, men glemte punktet: ”Tankvelger – skift tank”. På det tidspunktet var flyet så lavt at jeg bestemte meg for en nødlanding på det jorden jeg mente vi kunne gli til.”

Nødlandingen ble gjennomført på et jorde og det oppstod ingen skade på flyet.

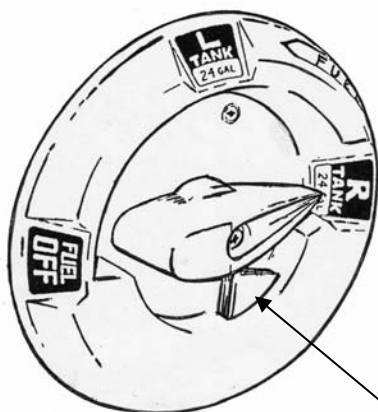
Velgerkranen for drivstoff har følgende tre posisjoner:

- OFF (velgeren peker til venstre)
- LEFT TANK (velgeren peker rett opp)
- RIGHT TANK (velgeren peker til høyre)

I Pilot Operating Handbook (POH) for PA-28-181 ARCHER II står følgende:

”The fuel selector (Figure 7-7) is located on the left side-panel, forward of the pilot’s seat. The button on the selector cover must be depressed and held while the handle is moved to the OFF position. The button releases automatically when the handle is moved back into the ON position.”

Etter nødlandingen ble flyet kontrollert hos Flyvedlikehold AS på Torp. Det ble da konstatert at den nevnte låsefunksjonen ikke fungerte på LN-NPO fordi stopperens festebrakett var bøyd ut av posisjon. Denne mangelen var ikke ført inn i flyets reisedagbok.



Stopp som må trykkes ned for å få tankvelgeren i OFF

Tankvelgeren vist i posisjon RIGHT

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Motoren stoppet som en direkte følge av at tankvelgeren ble satt til OFF. Dette var først og fremst mulig fordi den fysiske sikkerhetsanordningen var ute av funksjon. Om festebraketten var bøyd med hensikt eller som følge av lang tids bruk er ikke kjent. Det er imidlertid viktig at slike feil blir fanget opp og utbedret før de får konsekvenser. Vesentlig for at slike feil skal kunne utbedres er at de føres inn i flyets reisedagbok.

Fartøysjefen glemte det relevante punktet om å skifte tankvelger da han gikk igjennom nødsjekklisten, etter at motorkraften ble borte. Dette illustrerer hvor viktig det er å lære sentrale sjekkliste utenat. HSLB har flere ganger tidligere undersøkt hendelser og ulykker hvor betjening av flyets drivstoffsystem har vært årsaken til en hendelse eller ulykke. Felles for mange av disse har vært at det hadde vært mulig å oppdage feilhandlingen ved å tenke igjennom følgende: ”Har jeg utført en handling i det siste som kan ha ledet til problemet?” Slike refleksjoner må ikke ta fokus bort fra bruk av nødsjekkliste, men de kan være et supplement til disse.