

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 23/2001

Avgitt: 4. juli 2001

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-25-235 Pawnee, LN-NTH

-fabr. år: 1968

-motor: Lycoming O-540-B2B5

Dato og tidspunkt: 20. januar 2001, kl. 1030

Hendelsessted: Over Fagerhaug flyplass, Oppdal

Type hendelse: Luftfartshendelse, utmatningsbrudd i throttlewire etterfulgt av nødlanding

Type flyging: Privat (klubb)

Værforhold: Ingen skyer. Ingen vind. Temperatur ca. -12 °C

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 39 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 300 flygetimer hvorav 25 timer på aktuell type

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport og HSLs egne undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-NTH hadde slept opp et seilfly. Da nedstigningen skulle påbegynnes fra ca. 2 500 ft høyde over plassen, var det ikke mulig å redusere motorkraften med gasshåndtaket. Selv med gasshåndtaket i "idle" posisjon fortsatte motoren å gå på full "power". Innflyging og landing ble utført ved å redusere motorkraft ved hjelp av å stenge/åpne drivstofftilførselen med "mixture"-håndtaket. Landingen var ellers helt normal.

Ved daglig ettersyn før flygingene ble wire sjekket. Ved varmkjøring og "runup" virket alt normalt. Fartøysjefen skriver i sin rapport at ved sterk kulde har han den erfaring at

---

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.

kontroller som gasshåndtak, forgasservarme og ”mixture” kan gå noe tregere enn på varme dager. Dette erfarte han også på hendelsesdagen hvor temperaturen var ca. – 12 °C.

Ved demontering viste det seg at throttlewiren hadde røket omtrent midt inne i strømpen den ligger i.

Produsenten, Piper, har ikke utgitt noen tilrådinger for inspeksjon eller bytte av wire.

HSL mottok følgende informasjon fra fartøysjefen i forbindelse med høringen:

”Ca 2 timer etter hendelsen demonterte flymekaniker viren. Viren viste seg å ha totalbrudd omtrent midt inne i strømpen den ligger i. Etter råd fra flymekanikeren ble vi enige i at viren til mixture også burde demonteres da den var av samme type. Ved demontering av mixtureviren røk også denne viren, men da helt fremme i motorrommet.”

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

HSL fikk wiren til undersøkelse. Bruddet ser ut til å skyldes utmatning. Bruddet hadde fått utvikle seg over lang tid og bruddflatene var derfor vanskelige å analysere. Dette flyet har tidligere vært brukt til sprøyting/gjødsling i landbruket/skogbruket. Wiren kan ha blitt påvirket av sprøytemidlene slik at dette også har bidratt til brudd i kordellene og til sist hele wiren.

HSL hadde for noen år siden til behandling et annet wire-brudd på en Cessna 206. Ved den anledning utførte fartøysjefen nødlanding på vann. Produsenten av denne flytypen har et inspeksjonsprogram av wire, noe som ikke er tilfelle for Piper Pawnee.

## **TILRÅDINGER**

HSL tilrår Luftfartstilsynet å vurdere om det bør innføres et inspeksjonsprogram av throttlewire for denne flytypen (Tilråding nr. 27/2001).