

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aaibn-org>

RAP: 39/2002

Avgitt: 16. september 2002

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 182M, LN-SFK

-fabr. år: 1969

-motor: Continental O-470-R

Dato og tidspunkt: 23. juni 2001 i tidsrommet 1340 til 1749

Hendelsessted: Elvenes, Troms fylke N68°52,27' Ø017°59,30'

Type hendelse: Luftfartshendelse

Type flyging: Klubb

Værforhold: Vind: 280° 12 kt. Sikt: Mer enn 10 km. Skyer: Spredt i 5 000 ft. Temp.: 18°C. QNH: 1018 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: En

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skade på ett propellblad

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 36 år

-sertifikat: PPL/A

-flygererfaring: Totaltid: 774:45 timer, på typen 298:25 timer. Siste 90/ 30/ 3 dager: 73:50/ 53:25/ 3:15 timer. Siste 24 timer: 2:35 timer. Denne flyging: 3:50 timer, antall landinger 12. Landinger siste 90 dager 168. Hvile: 10 timer siden siste søvn.

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport NE-0382 og opplysninger innhentet av HSL.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Etter 12 avganger som omfattet en landingskonkurransen, seilflyslep og løfting av fallskjermhoppere, ble det ved visuell kontroll av flyet oppdaget en skade ytterst på det ene propellbladet. Det er usikkert når skaden oppstod, men fartøysjefen mener det

---

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.

sannsynligvis måtte ha skjedd under en av avgangene. Banen hadde blitt ryddet for stein, kvister og ujevnheter og inspisert til fots før flygingen tok til. Det ble ikke registrert noe unormalt under flygingene - verken tap av effekt eller vibrasjoner. Skaden ble ikke vurdert til å være så stor at den hadde betydning for luftdyktigheten bedømt ut fra de utførte flygingene og kjennskap til steinsprangskader på andre propeller. Fartøysjefen antar skaden oppstod som følge av: 1. - at en stein hadde blitt dratt opp i propellen eller 2. - at fjæring i understellet på grunn av ujevn baneoverflate hadde ført til at klaringen til bakken ble liten nok til at propellen kunne slå bort i en stein. Imidlertid bedømte Norrønaflys propellerverksted skaden til å være så stor at den kom inn under motorfabrikantens forskriftskrav om "shock loading" ved "propeller strike". Det innebar at propellen måtte demonteres og overhales.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

Det er verdt å merke seg at fartøysjefens og flyklubbens flytryggingsleders bedømmelse av skadeomfanget i forhold til luftdyktigheten ikke var korrekt og at det er nødvendig å konsultere et autorisert verksted/flytekniker i slike tilfeller.