

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 32/2000

Avgitt: 26.06.2000

Luftfartøy

-type og reg.: Neico Aviation Lancair 320, LN-SHA

-fabr. år: 1998

-motor: Lycoming O-320

Dato og tidspunkt: 3. april 1999, kl. 1706

Hendelsessted: Bergen lufthavn Flesland

Type hendelse: Luftfartsulykke, nødlanding grunnet svikt i strømforsyning

Type flyging: Privat

Værforhold: CAVOK

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skader på hovedunderstellet, høyre vinge, sideror, sentervingens venstre side og ett propellblad

Andre skader: Skader på banelys og skilt

Fartøysjefen

-kjønn, alder: Mann, 53 år

-sertifikat: PPL-A

-flygererfaring: 341 timer hvorav 13 timer på det aktuelle flyet

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport (NE 0382) og samtale med fartøysjef.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-SHA er et amatørbygget fly med luftdyktighetsbevis i "eksperimentklassen". Flyet hadde totalt fløyet 28 timer og var følgelig inne i den pålagte prøveflygingsperioden på 50 flytimer. Fartøysjefen, som er en av to byggere og eiere av LN-SHA, hadde planlagt en testtur av to timers varighet og hadde tatt av fra Bergen lufthavn Flesland. Etter ca. 25 minutter, under stigning til 6 000 ft på vei inn over Hardangervidda, oppdaget fartøysjefen at radio, transponder og elektroniske motorinstrumenter hadde falt ut. Han konstaterte at

flyet var strømløst, og koblet til radio og transponder via en nødstrømsbryter slik at de igjen begynte å virke. Fartøysjefen ba lufttrafikkjentesten om å få returnere tilbake til Flesland på grunn av problemer med det elektriske systemet. LN-SHA ble klarert direkte tilbake til Flesland, og den raskeste kursen ble funnet ved hjelp av en håndholdt GPS. Underveis kontrollerte fartøysjefen sikringer og slo av/på hovedbryteren uten hell. Det ble da klart at landingen måtte foregå uten flaps, at understellet ikke kunne senkes på normal måte og at motoren ikke kunne få drivstoff fra vingetankene. Understellet ble senket ved å åpne en ventil som utlignet trykket mellom opp- og nedlinjen til de hydrauliske aktuatorne, slik at understellet kunne falle ned i lås. For å hjelpe understellet i lås ble flyet fløyet ukoordinert henholdsvis til høyre og til venstre. Før landing fløy fartøysjefen forbi kontrolltårnet og fikk verifisert at understellet var nede. For å være sikker på å unngå steiling ble flyet fløyet på finale til bane 35 med en hastighet på 100 MPH. Under den påfølgende landingen foldet høyre hovedunderstell inn slik at flyet skjenet til høyre ut av banen og ut på gresset. På vei ut traff propellen et landingslys og høyre vinge traff et skilt. Før flyet falt til ro skled det sidelengs med venstre vinge først, slik at også venstre hovedunderstell foldet inn. Da flyet tok bakken antok fartøysjefen at strømmen kom tilbake fordi det blinket i de elektroniske motorinstrumentene. Han slo derfor av flyets hovedbryter da flyet skjenet ut av banen.

Eierne av flyet har ikke funnet årsaken til strømbortfallet. Det var lenge mistanke om feil ved hovedreléet, men dette har ikke blitt bekreftet ved tester. Fartøysjefen opplyste imidlertid at deler av strømforsyningen og systemet for nødstrømsforsyning vil bli bygget om i forbindelse med reparasjonsarbeidet. Dette innebærer at også flaps, understell, understellindikasjon og vingetankenes drivstoffpumper vil kunne få strøm via nødsystemet.

Eierne har ikke funnet noen forklaring på hvorfor høyre understell gikk ned, men ikke kom i lås. Neico Aviation har imidlertid begynt å levere en forsterket fjær som holder understellet i lås, og denne modifikasjonen vil bli montert på LN-SHA.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL mener at fartøysjefen taklet den oppståtte situasjonen på en sikker måte. Ulykken viser at Lancair er et forholdsvis komplisert fly, som i kombinasjon med høye ytelser kan være krevende å vedlikeholde og operere for private eiere, sett i forhold til fabrikkbygde typiske klubbfly. Dette må de som utarbeider og godkjenner tekniske løsninger, amatørbyggere, kontrollører og prøveflygere ta hensyn til.