

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm  
Telefon: 64 84 57 60  
Telefaks: 64 84 57 70  
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 10/2003  
Avgitt: 6. februar 2003

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Beechcraft Super King Air B200, LN-TWL  
-fabr. år: 1983  
-motor: 2 stk Pratt & Whitney PT6A-42

Radiokallesignal: TWG 802

Dato og tidspunkt: 28. februar 2001, kl. 1150

Hendelsessted: 15 NM syd-sydøst for Stavanger lufthavn Sola (ENZV)

Type hendelse: Luftfartshendelse, tap av kabintrykk

Type flyging: Ervervsmessig, ikke regelbunden

Værforhold: God sikt

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR

Antall om bord: 2 + 11

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Brutt pinne i låsemekanismen i kabindøren

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 53 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: 8 360 timer hvorav 1 450 på aktuell type. 53 timer siste 30 dager og 2 timer siste 24 timer

Informasjonskilder: ”Rapport om luftfartsulykke- hendelse NE-0382”

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-TWL, en Beechcraft B200 operert av Trans Wing A/S, var på vei fra Haugesund lufthavn Karmøy (ENHD) til Esbjerg i Danmark (EKEB) da besetningen hørte et smell bak i kabinen. De var da ca. 15 NM syd-sydøst for Stavanger lufthavn Sola (ENZV) i FL 240 og kabinhøyden begynte å stige (trykket i kabinen falt). Besetningen, som var i kontakt

med Stavanger kontrollsentral (ATCC), opplyste at de hadde lekkasje i kabinen og fikk tillatelse til å gå ned til FL 100 for deretter å påbegynne en innflyging til Sola. Besetningen benyttet ikke nødforsyning av oksygen. Etter landing på Sola ble det konstatert at en av krokene som klemmer pakningen på inngangsdøren (Airstair Door) hadde feilet. Dette hadde ført til lekkasje i dørpakningen slik at kabintrykket falt. Etter samtaler med teknisk avdeling og produsenten Beech fortsatte flygingen videre til Esbjerg i FL 100. Da flyet senere ble fløyet til verksted for reparasjon ble det konstatert at låsemekanismen i døren var feilrigget. Dette hadde ført til at de to øvre krokene i døren ble overbelastet slik at en pinne (clevis pin, delenr. 131323-2C15) til en av krokene sviktet (se vedlagt skisse). Begge pinnene ble skiftet og systemet rigget i henhold til fabrikantens instruksjoner.

Døren skal gjennomgå en komplett inspeksjon og kontroll av rigging, første gang ved 6 000 flytimer og deretter med intervaller på 1 200 flytimer. En slik 6 000 timers inspeksjon av døren ble gjennomført av Business Flight Services A/S i Sindal i Danmark sommeren 2000 ved 5 526 flytimer. En noe enklere inspeksjon av døren inkludert kontroll av rigging skal utføres ved hver 800 flytimer. En slik 800 timers inspeksjon ble gjennomført 11. desember 2000 av Flyvedlikehold A/S på Torp.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

HSL mener at besetningen vurderte situasjonen riktig ved å gå ned til FL 100 og deretter lande på nærmeste flyplass. Primæroppgaven til kroken som feilet var å holde døren tett inntil skroget for å hindre lekkasje. Det var derfor aldri fare for at hele døren skulle åpne seg under flygning. Selv om fysikkerheten i dette tilfellet ikke var truet er det viktig at lukkemekanismene for dører kontrolleres for normal operasjon og at riggingen av mekanismen holdes innenfor gitte toleranser.

Vedlegg: Skisse av dørmekanismen

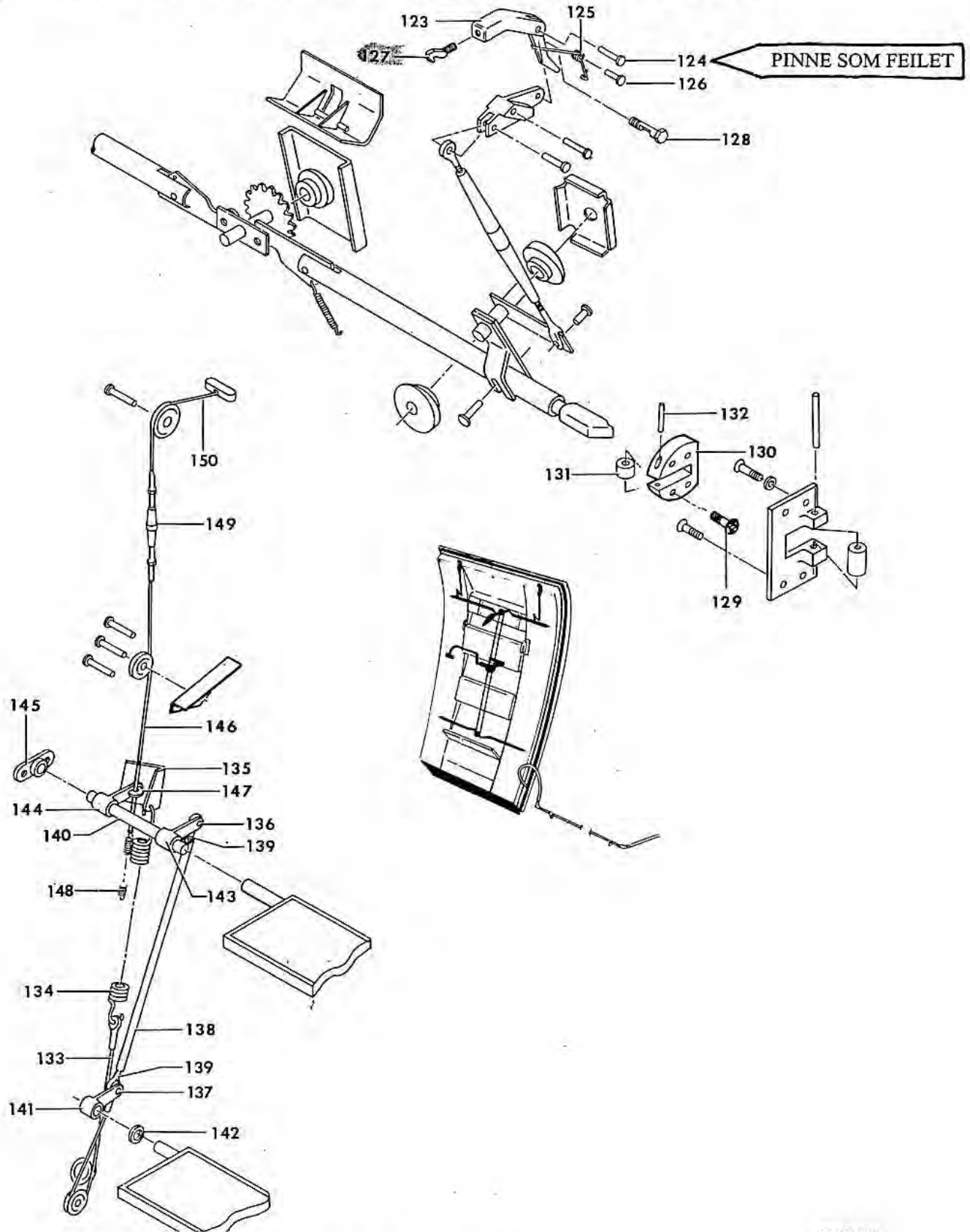


FIGURE 10-02 . CABIN DOOR  
/SHEET 7 OF 15 SHEETS/

200-104-15