

RAPPORT

Postboks 213, 2001 LILLESTRØM

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 78/2000

Avgitt: 22. november 2000

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

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna C-180, LN-VYJ

-fabr. år: 1955

-motor: Continental O-470-L

Dato og tidspunkt: 18. mars 2000, kl. 1800

Hendelsessted: Over Dokka, Oppland

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, røyk i cockpit

Type flyging: Privat

Værforhold: Vindstille. Sikt/ Skyer: CAVOK. Temp.: -3 °C
QNH: 1015 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Spenningsregulator og generator ødelagt samt andre følgeskader

Fartøysjefen

-kjønn/ alder: Mann/ 39 år

-sertifikat: CPL-A

-flygererfaring: Totaltid: 1 809:10 timer, på typen 6:45 timer, siste 90 dager/
på typen: 19:25/ 6:45 timer, siste 30 dager: 14:15 timer, siste
3 dager/ 24 timer: 2:20 timer. Denne flyging: 2:20 timer.
Hvile: 10 timer siden siste søvn.

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport og teknisk rapport fra FRED-AIR
Flygservice HB.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

15 minutter etter en mellomlanding på Skumsjøen, i 3 000 ft, på en liten rundtur i området med bestemmelsessted Husodden (en privat landingsplass), oppdaget fartøysjefen røyk fra høyre side i cockpit. Samtidig oppdaget han at ampèremeteret indikerte 30 ampère (står normalt på 0 i følge fartøysjefen). Dette viste at noe var galt med det elektriske anlegget i

flyet. Kursen ble umiddelbart satt mot Husodden ca. 2 minutters flyging unna. Brytere for elektriske komponenter og til slutt hovedbryteren ble slått av. Det medførte at røykutviklingen ga seg. Brannslukkingsapparatet ble holdt i beredskap. Flyet befant seg over Randsfjorden. Fartøysjefen vurderte det slik at han om nødvendig kunne nødlande på vannet. Imidlertid ble det gjennomført en uproblematisk landing på Husodden. Den etterfølgende tekniske undersøkelsen av flyet viste at spenningsregulatoren hadde sviktet og den påfølgende overspenningen hadde ødelagt generatoren. Andre følgeskader gjorde det nødvendig å bytte drivstoffmåler, EGT/CHT indikator, ampèremeter, strobe light samt å reparere transponderen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Etter kommisjonens mening taklet fartøysjefen den oppståtte nødsituasjonen på en fornuftig måte.