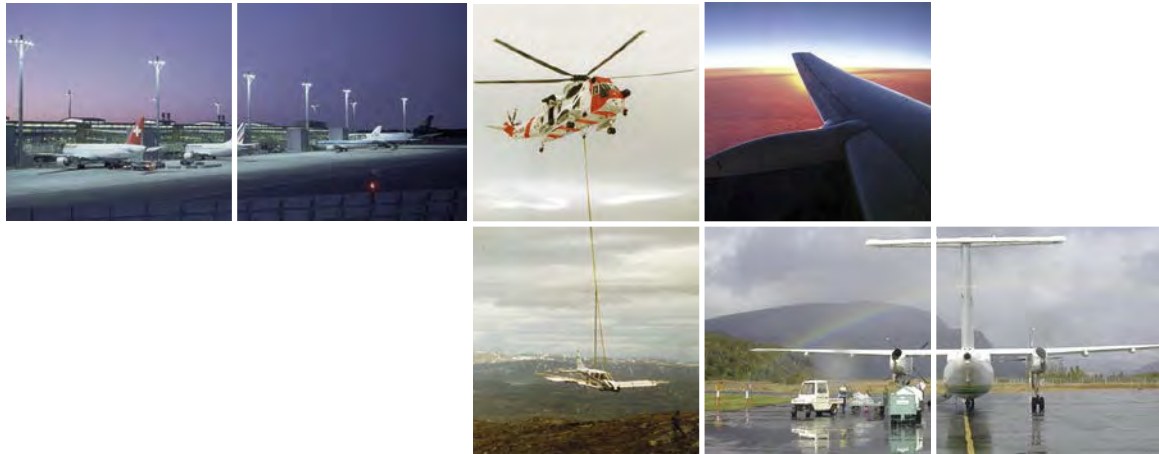


RAPPORT

SL 2013/23



RAPPORT OM LUFTFARTSULYKKE PÅ SØRUM GÅRD I LIER, BUSKERUD 25. AUGUST 2012 MED PIPER PA-18-150 SUPER CUB, LN-LJD

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid skal unngås.

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 12-1 jf. forskrift 22. januar 2002 nr. 61 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 4.

RAPPORT

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 09.10.2013
SL Rapport: 2013/23

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO Annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

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

Luftfartøy:

- Type og reg.: Piper Aircraft, Inc. PA-18-150 Super Cub, LN-LJD
- Produksjonsår: 1967
- Motor: Lycoming O-320

Operatør:

Privat

Dato og tidspunkt:

Lørdag 25. august 2012 kl. 1740

Hendelsessted:

På privat flystripe på Sørums gård i Lier i Buskerud
(N 59° 46' Ø 10° 16')

ATS luftrom:

Ikke-kontrollert luftrom klasse G

Type hendelse:

Luftfartsulykke, nødlanding grunnet motorsvikt

Type flyging:

Privat

Værforhold:

Vind: 130° 5-10 kt. CAVOK. Temperatur: 18 °C. Duggpunkt: 12 °C

Lysforhold:

Dagslys

Flygeforhold:

VMC

Reiseplan:

Ingen

Antall om bord:

1

Personskader:

Ingen

Skader på luftfartøy:

Bøyde rør i skroget, høyre vinge bøyd, skader i begge vingetipper samt ett propellblad bøyd

Andre skader:

Ingen

Fartøysjef:

- Kjønn og alder: Mann, 27 år
- Sertifikat: CPL(A)
- Flygererfaring: Totalt 445 timer, hvorav 110 timer på typen. Siste 90 dager 90 timer, hvorav 31 timer på typen. Timer på typen siste 24 timer: 2,5 timer

Informasjonskilder:

“NF-2007 Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart” fra fartøysjef samt SHTs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen hadde tidligere på dagen tatt av fra gården og fløyet en runde med et reklamebanner i området Drammensfjorden og Oslofjorden. Tilbake over gården ble reklamebanneret sluppet ned og flyet gikk inn for landing på rullebane 06. I følge fartøysjefen hadde han mixture rik, forgasservarme på og ett hakk flaps. Da fartøysjefen ikke var fornøyd med innflygingen valgte han å avbryte landingen og gi på motorkraft. Han var da ca. 50 ft over bakken og hadde en hastighet på ca. 55 mph (IAS). Den forventede økningen i motorkraft uteble imidlertid og han måtte nødlande på et jorde til høyre for rullebanen. Landingen ble dårlig og høyre vinge slo ned i det løse jordet. Flyet slo så over på venstre vingetipp og tippet over på nesens slik at det ble stående på propellen. Fartøysjefen tok seg deretter uskadet ut av flyet.

Rullebanen med kortklippet gress er 260 m lang. Grunnet en låve som står i rullebanens forlengelse må landinger foretas på rullebane 06 og avganger foretas på rullebane 24.

Havarikommisjonen har undersøkt motoren for om mulig å finne en forklaring på hvorfor den ikke leverte forventet motorkraft. Det ble da konstatert at:

- Alle fire sylindere hadde tilnærmet lik kompresjon (vurdert ved sveiving av propell)
- De nedre tennpluggene i hver sylinder var rene og indikerte at motoren hadde hatt normal forbrenning
- Luftinntaket var helt og luftfilteret var ikke tilstoppet av forurensning
- Ingen synlige lekkasjer i luftinntaksrørene mellom forgasseren og sylindrene
- Vannutskilleren inneholdt drivstoff uten forurensning
- Filtrene i vannutskilleren og forgasseren var rene uten forurensning
- Eksosanleggets utløp var ikke blokkert
- Samtlige stagoverføringer til throttle, mixture og forgasservarme fungerte som forventet
- Det ene propellbladet var bøyd forover

Flyet ble senere gjenoppbygget uten at det ble meldt om funn som kunne forklare en motorsvikt.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen har ikke funnet noen forklaring på hvorfor motoren ikke leverte den motorkraften som fartøysjefen forventet. Det var 6 °C forskjell mellom temperatur og duggpunkt, noe som gjør at forgasserising er lite sannsynlig. Tennpluggene var heller ikke forurenset av sot, noe som kan føre til tap av motorkraft. At ett propellblad har bøyd seg forover i kontakt med bakken tyder imidlertid på at motoren leverte noe kraft da propellen traff jordet.