

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 37/98

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 16. september 1998

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 150F, LN-IKD

-fabr. år: 1966

-motor: Continental 0-200-A

Dato og tidspunkt: 18. mai 1998 kl. 2030

Hendelsessted: Fossum Gård, Årnes i Akershus

Type hendelse: Nødlanding etter tap av motoreffekt

Type flyging: Privat

Værforhold: Vind: ca. 200° 4 kt. Sikt: 8 km. Temp: 16°C. Duggpunkt: 8°C.

Relativ fuktighet: 59%. QNH: 1019 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall ombord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Skader på motorcowling, motorbukk, brannskott, nesehjul, vertikalfinne, sideror, frontrute og propell

Andre skader: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn, alder: Mann, 44 år

-sertifikat: PPL A

-flygererfaring: Totalt 278:50 flygetimer, 188:30 flygetimer på typen

Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport, rapport fra verksted og HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen hadde planlagt en flytur på en time hvor han bl.a. skulle trene på en simulert nødlanding med fullastet fly frem til starten på finale. Over et jordbruksområde ved Årnes bestemte han seg for å gjennomføre den påtenkte nødlandingstreningen. Ved påbegynnelsen av denne delen av flygingen var flyet i ca. 1 700 ft. Throttle ble satt til tomgang og for-gasservarme satt på. Left downvind og left base ble gjennomført. Tidlig på finale var

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.

høyden ca. 900 ft. I denne høyden ble det gitt full throttle, forgasservarmen ble stengt og flaps satt til 20° for å avbryte treningen og foreta stigning. Motoren ville nå ikke reagere, den "harket" og flyet mistet høyde. Forsøk med ulike stillinger av throttle og forgasservarme bedret ikke situasjonen, og fartøysjefen hadde ikke noe annet valg enn å foreta nødlanding på det underliggende jordet som hadde løs jord i overflaten. Nødlandingen ble foretatt med motoren avstengt. Etter ca. 150 m utrulling bøyde nesehjulsleggen seg bakover, propellerspinneren tok i bakken og flyet roterte over på ryggen. Begge de ombordværende kunne krabbe fysisk uskadde ut av flyet.

Fartøysjefen har i sin rapport uttrykt at motorens gange ved innledningen av ulykkeslandingen kunne tyde på problemer med bensintilførslen.

Beregninger utført av fartøysjefen viser at flyets masse og tyngdepunkt lå innenfor begrensningene ved landingen.

Etter ulykken ble flyet transportert til Norrønafly Rakkestad AS. HSL anmodet verkstedet om å foreta gjennomstrømningsprøve for drivstoff fra vingerot og gjennom hele systemet, samt en generell kontroll av motoren inklusive kompresjonstest. Verkstedet har i sin rapport meddelt til kommisjonen at det ikke er funnet noen feil på flyet som skulle kunne ha hatt noen betydning for saken.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

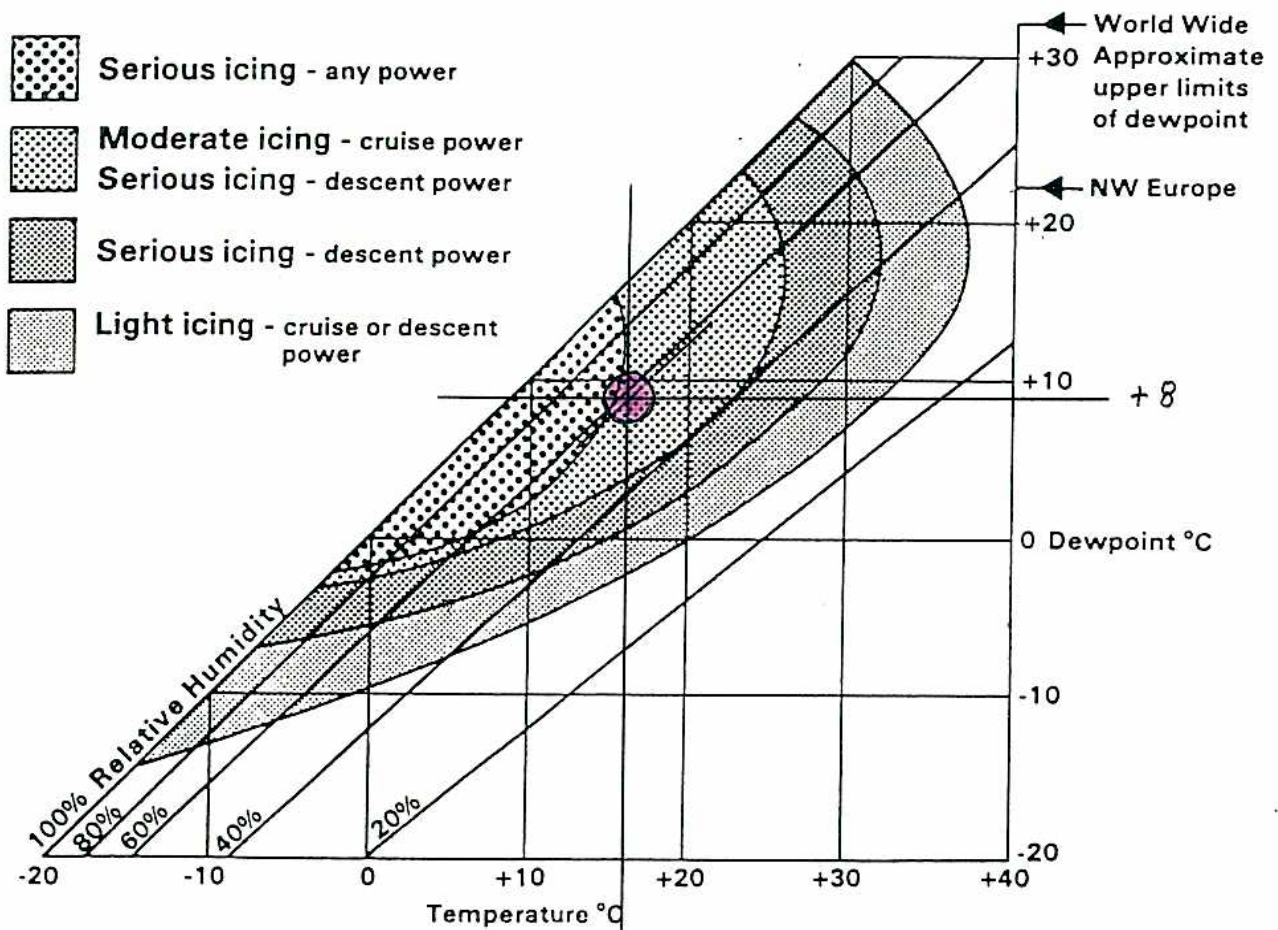
Da det ikke er funnet feil ved motoren eller drivstoffsystemet er det etter HSLs mening nærliggende å anta at årsaken til at motoren mistet effekt var forgasserising. Fartøysjefen satte først throttlen til tomgang og deretter forgasservarmen på (han gir selv uttrykk for at han har vært noe sen med forgasservarmen). Ved den aktuelle vær-situasjonen vil ising hurtig oppstå i forgasserens venturie når throttlespjeldet lukkes. I en slik situasjon kreves det noe tid for forgasservarmen å smelte isen, tid som pga. den lave høyden ikke var tilgjengelig i dette tilfellet. En anbefalt teknikk under slike flygeforhold som var denne dagen skal være å gi full forgasservarme i god tid før throttlespjeldet lukkes.

Et skjema som kan beskrive faren for ising i forskjellige kombinasjoner av temperatur, duggpunkt og relativ fuktighet følger vedlagt. Med de aktuelle verdier fra ulykkesdagen inntegnet viser skjemaet at faren for forgasserising var overhengende (Serious icing - descent power). En samlet vurdering av situasjonen vil dermed få som konklusjon at værforholdene lå tilrette for forgasserising og at fartøysjefen brukte en noe uheldig fremgangsmåte med throttle/forgasservarme under sin nødlandingstrening.

BILAG

CARBURETTOR ICING IN AIR FREE OF CLOUD, FOG, OR PRECIPITATION

- risk and rate of carburettor icing will be greatest when operating in cloud, fog and precipitation.



CAA Carto DO C(G)6 Drg No 8805b 23-11-84 7-1-85

+76