

## Rapport nr. 03/2020

### Fakta:

Dato: 16.04.2020  
Type hendelse: Teknisk motor  
Fly: Super Dimona HK TTC, LN-GSD  
Sted: ENBM, Bømoen Voss  
Pilot: Fartøysjef  
Vær: IA  
Antall om bord: 1  
Personskader: Nei  
Skader på fly: Ja

### Hendelse:

LN-GSD hadde nylig vært på vedlikehold hos flyverksted. Det ble flydd derfra (Notodden) og til Voss i mars. Etter dette har flyet flydd under en time før hendelsen som er beskrevet her skjedde.

Fartøysjefen skulle ut og fly for å hold sertifikater ved like. Flyet ble tatt ut av hangar, og daglig inspeksjon ble utført. Så taxet fartøysjefen til baneenden og gjorde «run-up» der ihht sjekklisten. Ved motortest droppet turtallet 2-300 rpm ved bruk av kun venstre magnet. Og det oppsto vibrasjoner i motoren. Fartøysjefen slo på begge magnetene igjen og lot motoren gå en stund til for å være sikker på at den var skikkelig varm. Ny motortest ga samme resultat. Etter en pause på 5 minutter ble en tredje motortest utført, også denne med samme resultat. Etter dette ble flyet taxet tilbake til hangaren.

Teknisk sjef kontaktet og de ble enige om å se på flyet sammen neste dag. Feilen ble ført i fartøyjournalens gule sider. Og klubbens medlemmer ble også varslet om at flyet ikke var luftdyktig via klubbens Facebook side og messenger.

### Feil 1 tennpluggledning mot eksosrør:

Når de noen dager senere demonterte motordeksel så ble feilen relativt raskt lokalisert. Den ene tenningspluggledningen hadde etter service på Verksted (Årlig + 100t) blitt montert slik at var kontakt med eksosrøret fra sylinder 3. Den høye temperaturen hadde smeltet bor isolasjonen. Og det ble da overslag til gods og ingen tenning på denne sylindere. (Bilde 1)

### Feil 2 oljeslange mot eksosrør:

Når feilen var funnet så gikk teknisk sjef gjennom resten av slange/kabel/ledningsføring etter service, og oppdaget da en oljeslange som var montert på en slik måte at den lå rett mot det ene eksosrøret. Slangen hadde fått kraftige skader, varmebeskyttelseskappen rundt var allerede svidd bort, og det anslås at det ikke ville være mer enn en time med flyving igjen før det hadde gått hull på denne oljeslangen.

Verkstedet ble kontaktet, og de kom og rettet opp feilene noen dager senere. Slangene ble da rutet på en bedre måte slik at det nå er tilstrekkelig avstand mellom slanger, ledninger og eksosrør. Alle varmeskadde slanger og ledninger ble byttet.

Vi ser det som ein alvorleg hendelse fordi oljelekkasje rett på eksosmanifoild (+ - 200`C ?) lett kunne ført til brann. Og når me får høyre at det var ein lærling som har skrudd på flyet har flyverkstaden ein ekstra plikt til å gjennomgå reparaasjon / inspeksjonen.

Klubben stiller spørsmålstegn ved kvalitetssikringen av utført arbeid på verkstedet. Disse feilene burde ha vært avslørt av en sluttinspeksjon før motor-dekslene ble montert på slutten av ettersynet. Slik vi ser det er det ikke mulig å avdekke disse feilene ved daglig inspeksjon, uansett hvor grundig den er. Ei heller kan man forvente eller kreve fartøysjefer har kompetanse til å oppdage slike feil.

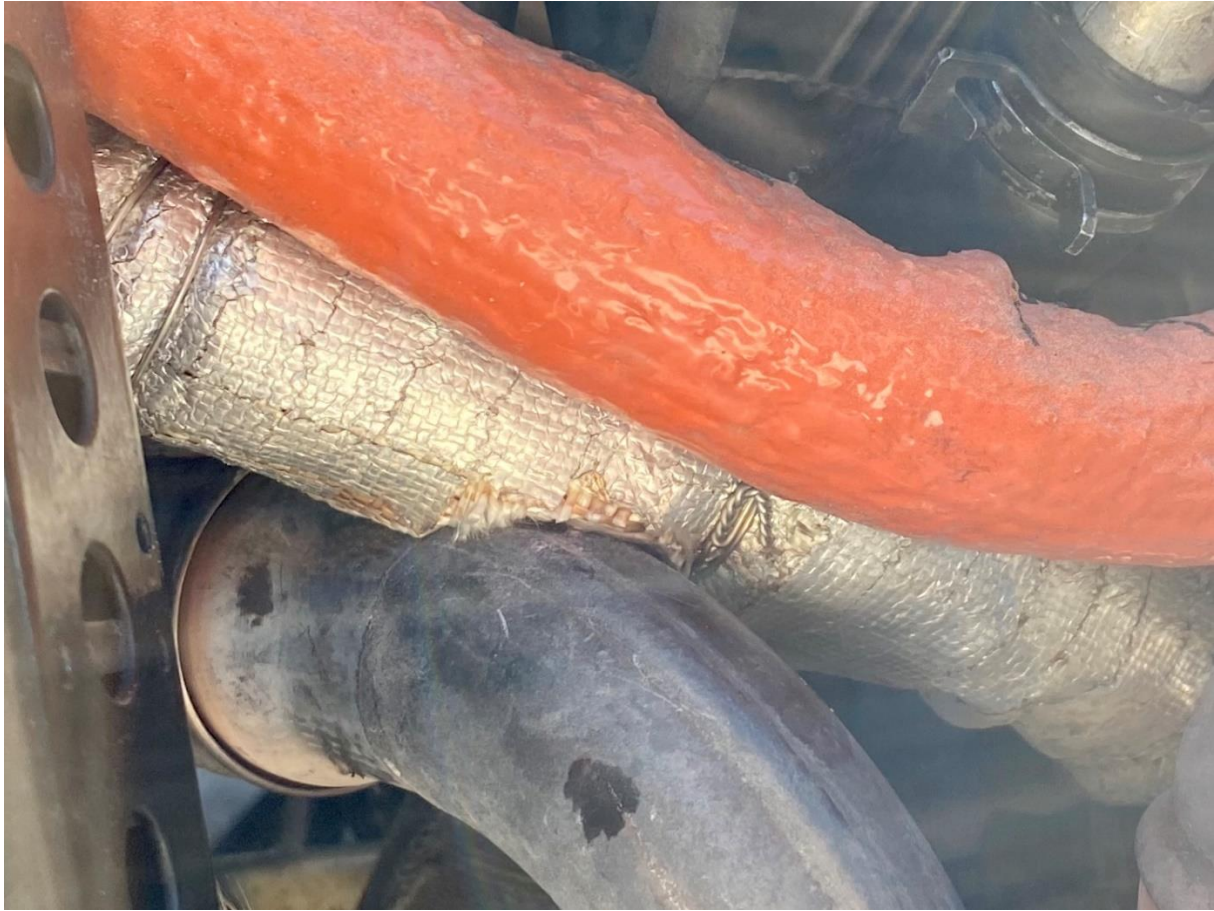


*Bilde som viser knekt tennings-ledning.*



*Her kan man se hvor trangt det er med denne slangeføringen.*





*Her ser man beskyttelseskappen på oljeslangen med skade*



*Oljeslange etter demontering med skade.*

**Sikkerhet og utdanning utvalget (SU) kommentar:**

En god rapport som viser nødvendigheten av etterkontroll av utført vedlikehold.

SU er enig i klubbens vurderinger.

I dette tilfellet var det en lærling som hadde skrudd, men i andre tilfeller bruker vi ikke faglærte piloter som skrur på våre seilfly.

Men det er hele tiden den ansvarlige på verkstedet eller i klubben som har det endelige ansvaret. Disse feilene burde ha vært avslørt av en sluttinspeksjon før motor-dekslene ble montert på slutten av ettersynet av en ansvarlig person.

Denne rapporten innsendt til S/NLF opplever vi så alvorlig at flyets eier oppfordres til å rapportere også på NF2007 (LT/SHT).