

# RAPPORT

SL 2014/09



## RAPPORT OM ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE OVER TYSFJORDEN, NORLAND 14. AUGUST 2013 MED CIRRUS SR20, SE-LUH, OPERERT AV TRAFIKFLYGHÖGSKOLAN VED LUNDS UNIVERSITET, SVERIGE

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](mailto:post@aibn.no)

Avgitt dato: 21.08.2014  
SL Rapport: 2014/09

---

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.: Cirrus Design Corp. SR20, SE-LUH  
- Produksjonsår: 2004  
- Motor: Continental IO-360-ES

Operatør: Trafikflyghøgskolan ved Lunds universitet, Sverige

Radiokallesignal: UNY741

Dato og tidspunkt: Onsdag 14. august 2013 ca. kl. 1301

Hendelsessted: Over Tysfjorden i Nordland fylke

ATS luftrom: Kontrollert luftrom, klasse C

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, røykutvikling i cockpit

Type flyging: Ervervsmessig, ikke regelbunden (skoleflyging)

Værforhold: METAR utgitt for Evenes kl. 1259:

ENEV 141059Z 22008KT 9999 FEW040 BKN060 15/05 Q1013  
RMK WIND 1400FT 22013KT=

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: VFR

Antall om bord: 2 (fartøysjef og passasjer)

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Varmeskade i strømforsyning i instrumentpanelet (PFD)

Andre skader: Ingen

**Fartøysjef:**

- Kjønn og alder: Mann, 25 år

- Sertifikat: PPL(A)

- Flygererfaring: Totalt: 70 timer hvorav 65 timer på typen. Siste 90 dager: Totalt 52 timer hvorav 47 timer på typen. Siste 24 timer: 3,5 timer (alt på typen)

Informasjonskilder: “NF-2007 Rapportering av ulykker og hendelser i sivil luftfart” fra fartøysjefen, lufttrafikkjentesten og bakketjenesten ved Harstad/Narvik lufthavn Evenes, opplysninger fra Meteorologisk institutt samt SHTs egne undersøkelser

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen var elev ved Trafikflyghögskolan ved Lunds universitet i Sverige. Med utgangspunkt i Bardufoss lufthavn (ENDU) skulle han sammen med en annen elev fly en treningstur tur-retur Bodø lufthavn (ENBO). De to elevene skulle bytte på å være fartøysjef.

Flygingen foregikk uten problemer fram til de hadde passert Evenes på vei sydover og befant seg over Tysfjorden i 5 000 ft høyde. De fikk da et stort rødt X på Primary Flight Display (PFD) og mistenkte et kort øyeblikk at dette kunne skyldes et kraftig magnetisk felt i området. Da det kort tid senere begynte å sive hvit røyk ut fra instrumentpanelet, sendte de nødmelding (Mayday) til Bodø kontrollsentral (ENBD). Sjekklisten for “Cabin fire in flight” ble konsultert og samtlige strømkilder (batteri 1, batteri 2 og alternator) ble slått av. Det var noe usikkert om røyken kom fra motorrommet eller instrumentpanelet. Da de så at det var et ca. 1 000 m langt jorde godt egnet til nødlanding innenfor glidedistanse, gjennomførte de også sjekklisten for “Engine fire in flight” og stoppet motoren.

Etter ca. 30 sekunder opphørte røykutviklingen helt. De anså derfor at det var trygt å starte opp motoren igjen. Også batteri 1 ble slått på slik at det på ny ble mulig å oppnå kontakt med Bodø kontrollsentral. De besluttet så å fly til Evenes (ENEV) og opprettet kontakt med tårnet på Evenes. Lufthavnen satte brann- og redningstjenesten i full beredskap. SE-LUH landet uten ytterligere problemer på rullebane 35 kl. 1311.

Fartøysjefen har forklart at de aldri hadde problemer med å puste eller se. En stund vurderte de like vel å åpne cockpitdøren for å få inn frisk luft.

Det ble senere konstatert at røyken kom fra strømforsyningen til PFD. PFD, som hadde delenummer 700-00006-000 og serienummer 22543264, ble byttet og flyet tilbakeført til normal tjeneste igjen.

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Alle indikasjoner på brann i et luftfartøy skal tas alvorlig. En brann om bord representerer en direkte sikkerhetstrussel, særlig fordi den kan være vanskelig tilgjengelig og dermed vanskelig å slukke. Tidsaspektet er viktig fordi en brann kan utvikle seg raskt til å bli ukontrollerbar hvis den ikke slukkes i en tidlig fase. I de fleste tilfeller skyldes brann i cockpit/kabinen feil ved det elektriske anlegget. Da lukter det som oftest “elektrisk”. Av den grunn beskriver de første punktene på sjekklisten “Cabin fire in flight” nettopp hvordan flyet skal gjøres strømløst. Hvis det kommer røyk ut fra for eksempel friskluftdyser eller uttak av kabinvarme, kan det derimot være større grunn til å mistenke brann i motorrommet.

I det aktuelle tilfellet ble røyken oppdaget kort tid etter at det oppsto en feil ved PFD. Et slikt sammentreff er sjeldent tilfeldig. De to om bord reagerte hurtig og riktig da de sendte nødmelding, slo av all strøm og satte kursen mot Evenes.

Generelt kan en si at en skal være ganske sikker på at situasjonen er kritisk, og motorrelatert, før en stopper motoren på et enmotors fly over ulendt terreng. En nødlanding kan bli svært krevende og risikofylt selv om nødlandingsplassen tilsynelatende ser ut til å være både egnet og hinderfri fra stor høyde. Havarikommisjonen mener derfor at beslutningen om å re-starte motoren og fortsette til Evenes var å foretrekke.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 21. august 2014