

## Rapport C 1993:48

Ärende L-85/92

|   |  |
|---|--|
| <i>Luftfartyg: registrering och typ</i> | SE-DLK, I A I 1124   |
| <i>Tidpunkt för händelsen</i>           | 1992-09-21 kl.14.33  |
| <i>Plats</i>                            | Umeå flygplats, AC län   |
| <i>Typ av flygning</i>                  | Linjetrafik  |
| <i>Väder</i>                            | Vind 160□/10 knop, sikt > 10 km, moln 4/8 1600 fot, 7/8 6000 fot, temp/dp +11/+7□C, QNH 1028 hPa |
| <i>Antal ombord: besättning</i>         | 2  |
| <i>passagerare</i>                      | 5  |
| <i>Personskador</i>                     | Inga   |
| <i>Skador på luftfartyget</i>           | Omfattande   |
| <i>Befälhavarens ålder, certifikat</i>  | 43 år, US Airline Transport Pilot licence  |
| <i>Befälhavarens flygtid</i>            | Ca 12 945 timmar, varav på typen ca 4 925 timmar   |
| <i>Bitr. förarens ålder, certifikat</i> | 34 år, B+I certifikat  |
| <i>Bitr. förarens flygtid</i>           | Ca 700 timmar, varav på typen ca 300 timmar  |

Under start för en flygning från Umeå till Arvidsjaur hörde befälhavaren en smäll från bakre delen av flygplanet. Biträdande föraren hörde också ett skärande ljud i samband med accelerationen. Från tornet uppmärksammades att lågor slog ut från flygplanets stjärtparti. Haverilarm utlöstes och besättningen under rättades om iakttagelsen. På grund av låg fart, ca 50 knop, kunde flygplanet stannas ca 400 m från bantröskeln. Dessförinnan hade biträdande föraren sett något som han trodde var ett turbinhjul slungas ut till höger. Evakuering av flygplanet kunde ske inom ca 15 sekunder efter det att flygplanet stannat. Signaler från flygplanets ELT störde radiotrafiken i tornet under ca en halv timme.

Motorhaveriet och den efterföljande branden orsakades av att fläktskivan till höger motors lågtryckskompressor sprängdes och sönderdelad lämnade flygplanet. Skivsprängningen var en följd av sprickbildning på grund av lågfrekvent utmattning. Bidragande faktorer har varit otillräcklig tillverkningskontroll och brister i den uppföljande sprickundersökningen.

SHK bedömer att de åtgärder som har vidtagits från FAA och Garrett med anledning av detta haveri är tillräckliga från flygsäkerhetssynpunkt. Åtgärderna bedöms medföra att de fläktskivor som kan vara behäftade med samma typ av defekt som den aktuella kommer att identifieras och tas ut drift inom rimlig tid.

### Rekommendationer

Luftfartsverket rekommenderas att överväga införande av en utifrån synlig markering på luftfartyg som är utrustade med ELT vilken anger dess placering i syfte att underlätta för räddningspersonal, polis etc. att lokalisera och deaktivera en ELT som aktiverats vid ett haveri.