



**YHTEENVETO LENTOTURVALLISUUS-
HALLINNOLLE 1.10 - 31.12.2002
LÄHETETYISTÄ YLEISILMAILUN
ILMA-ALUSTEN VIKAILMOITUKSISTA**

Lentoturvallisuushallinto L4/2003
Vantaa 30.1.2003

LENTOKONEET**PIPER AIRCRAFT CORPORATION****PIPER PA-28-151****7420****TEXTRON LYCOMING****Sytytysjärjestelmä****LYCOMING O-320-E3D****Sytytystulppa**

Moottori kävi karkeasti matkalennon aikana.

Sytytystulpat puhdistettiin sekä kärkivälit säädettiin ja testattiin korjaamalla. Kaksi tulppaa uusittiin kokonaan. Koekäyttö ok.

Koneen lentoaika oli 2453 h.

PIPER PA-28-181**3220****TEXTRON LYCOMING****Laskutelineet****LYCOMING O-360-A4M****Jousitintuki**

Maaliskuussa tehdyn huollon aikana havaittiin nokkatelineen tiivisteiden vuotavan. Tiivisteet uusittiin. Vika uusiutui toukokuussa.

Heinäkuussa nokkatelineen joustintuesta loppuivat joustovarot ja kaikki paineet tulivat ulos. Joustinputki mitattiin ja havaittiin lievä vääntyminen ja putken litistyminen. Mittaus tapahtui teräsviivotinta käyttäen ja vääntymä oli selvästi havaittavissa. Tiivisteet uusittiin.

Elokuussa tulivat paineet jälleen ulos. Nokkateline purettiin ja paineistettiin normaalia ylemmäs, jolloin putken vääntynyt kohta ei olisi juuri tiivisteiden kohdalla. Tämän toimenpiteen jälkeen vika ei ole toistunut.

Koneen lentoaika oli 2907 h.

HELIKOPTERIT JA AUTOGIROT**AGUSTA, S.P.A COSTRUZIONI A.G.****AGUSTA BELL 206B****ALLISON GAS TURBINE DIVISION (G.M.C)****ALLISON 250-C20B****5300****Runko****Rungon paneli**

Helikopterin rungon kennolevypaneelissa (honeycomb) oli havaittu vaurioita, jotka oli tarkoitus korjata koneen maalauksen ja sisäverhouksen uusimisen yhteydessä. Tarkastuksen yhteydessä havaittiin, että korjattaviksi pyydytyissä paneelissa suuria vaurioita ja sellaisilla alueilla, joita ei voinut enää korjata. Panelit jouduttiin uusimaan .

Vauriot ovat syntyneet vuosien aikana ja ovat tyypillisiä kovassa käytössä olevalle koneelle. Samalla korjattiin lukuisa joukko muita vikoja mm. muissa paneelissa. Viat ovat seurauksena normaalista kulumisesta.

Osan käyntiaika oli 13100 h.



PURJE- JA MOOTTORIPURJELENTOKONEET**GROB WERKE GMBH & CO KG**

GROB G109
SPORTAVIA LIMBACH
LIMBACH L 2000 EB 1 A

2720
Ohjainlaitteet
Sivuohjauksen työntötanko

Koneeseen on asennettu G109B:n kannuspukkikaari niin, että toinen puoli on liimattu kuorirakenteeseen ja toinen laminoitu kiinni yhdellä 92125 kudoksella kahden 92140 kudoksen sijaan. Laminoitu liitos on pettänyt ja työntötanko on hangannut kiinni kaaren läpivientireikään. Lisäksi ko. kannuspukkikaari on ollut noin 5 mm etäisyydellä runkokaaresta. Ei liimausta, mutta laminoitu kahdella kiinni 92125 kudoksella.

Sivuperäsimen työntötanko on ollut liian lyhyt, koska G109B:n sivuohjaus on 25 mm G109A:ta taaempänä. Pääteen kierreosa (halkaisija 8 mm) on ollut vain 6 mm syvyydellä kierteessä. Työntötangon pituus on normaalisti 3918 mm. Uuteen tankoon on lisätty pituutta 20 mm.



GROB G109B
GROB
GROB 2500 E1

7420
Sytytysjärjestelmä
Sytytystulppa

Moottoripurjekone ilmoitti moottorin tärisevän lennon aikana. Kone suoritti onnistuneen laskun. Huoltajan mukaan häiriön aiheutti lyijypiikki sytytystulpassa. Koneen moottorissa voidaan käyttää sekä lyijytöntä autobensiiniä että lyijyllistä lentobensiiniä. Lyijyllisen polttoaineen käyttö saattaa aiheuttaa lyijypiikkejä sytytystulppiin.

POTKURIT JA ROOTTORIT**PIPER AIRCRAFT CORPORATION****PIPER PA-34-200T****6120****TELEDYNE CONTINENTAL****Potkuri****CONTINENTAL TSIO-360-EB****Potkurisäätimen kaapeli**

Kaksimoottorisen koulukoneen kumpikaan potkuri ei lepoudu lennolla. Vika todettu myös maakäytössä. Säätkaaapelin liikeradat säädettiin. Maakokeilu ja toimintakokeilu lennolla ok.

Koneen lentoaika oli 3190 h.

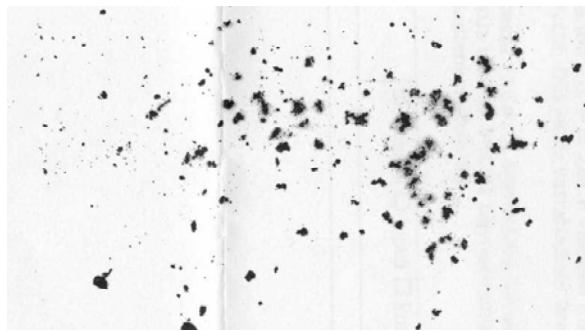
TURPIINIMOOTTORIT**MESSERSCHMITT-BÖLKOW-BLOHM GMBH****BO 105 S****7930****ALLISON GAS TURBINE DIVISION (G.M.C)****Moottorin voitelujärjestelmä****ALLISON 250-C20B**

Helikopteri palasi takaisin lähtökentälle ykkösmoottorin mm. lastuilmaisimesta ja öljynpaineesta tulleiden varoitusten vuoksi. Moottorin lastuilmaisimet tarkastettiin. Ylemmässä ilmaisimessa oli runsaasti metallimurua. Alempi ilmaisin ja moottorin oma suodatin olivat puhtaita. Moottorin ulkopuolisen paluuöljysuodattimen tukkeutumisen ilmaisin ei tullut ulos, joten suodatinta ei avattu. Ylempi ilmaisin puhdistettiin ja moottori koekäytettiin. Öljynpaine nousi tyhjäkäynnillä normaalisti, mutta lähti putoamaan heti kun moottorin kierroksia nostettiin. Moottori sammutettiin välittömästi.

Kone siirrettiin lavetilla korjaamolle, jossa havaittiin ylemmässä ilmaisimessa alkavaa lastun kerääntymistä. Alempi ilmaisin ja moottorin suodatin olivat puhtaita. Paluuöljysuodattimessa oli runsaasti metallimurusia. Moottori irroitettiin ja lähetettiin korjattavaksi ulkomaalaiselle korjaamolle valmistajan lukuun. Vika johtui mahdollisesti vaihteiston sisäisen öljypumpun rikkoutumisesta.

Erittäin kylmissä sääolosuhteissa tulisi kiinnittää riittävästi huomiota moottorin öljynpaine- ja lämpöarvoihin ennen lentoonlähtöä.

Moottorin käyntiaika oli 5962 h.



Lentoturvallisuushallinto julkaisee yhteenvedon sille lähetetyistä yleisilmailun ilma-alusten vikailmoituksista neljä kertaa vuodessa. Yhteenvetoon on koottu lähetetyistä ilmoituksista yleistä mielenkiintoa herättävät vikailmoitukset. Julkaisu jaetaan sähköisesti Lentoturvallisuushallinnon internet sivuilla julkaisusarjassa L. Julkaisua voi ostaa myös irtonumerona Lentoturvallisuushallinnosta.

Julkaisu on tarkoitettu jakamaan laitekohtaista lentotoiminnassa ja huolloissa saatua kokemusta ja tietoa ilma-alusten käyttäjille ja osaltaan lisäämään lentoturvallisuutta.

Vikailmoituksen voi lähettää myös sähköpostilla
Matti.Kilpelainen @ fltsafety.fcaa.fi