

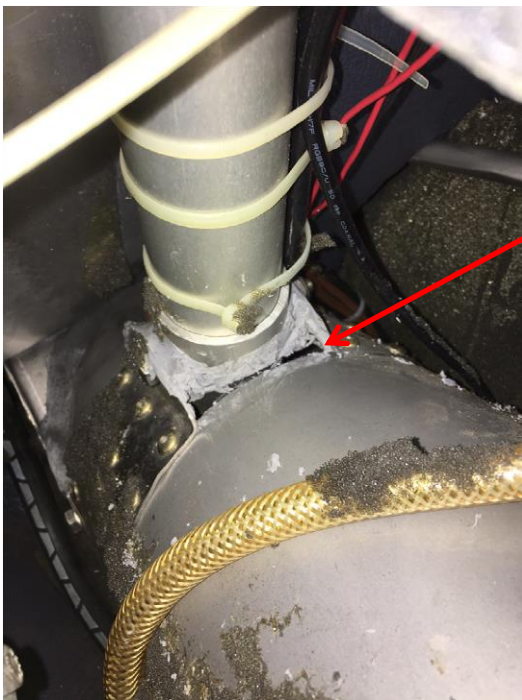
## Funn av alvorlige sprekker i hovedrør på Ikarus C42 2001 mod.

I forbindelse med sjekk ihht Teknisk melding TEKNISK MELDING, #1-2013 - IKARUS C42B, på ny sendt ut i dag som TM-03-2017 - Ikarus C42

*SERVICE BULLETIN 16th June 2016 Owner's Service Bulletin – OSB 29 Issue 1. Applicability – Ikarus C42 all models Inspection of main fuselage tube for cracking around cut-outs, **ble det funnet alvorlige sprekker i hovedrørets underside.***

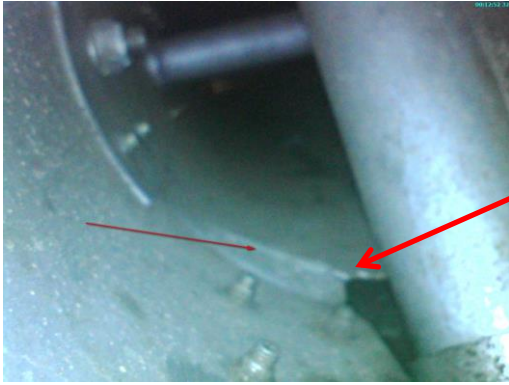
Inspeksjonen er krevende å utføre og vi vil her redegjøre for hvordan vi fant feilen. Inspeksjonen er to delt. En for rørets overside og en for undersiden. Vi sjekket oversiden først, siden den er forholdsvis grei å undersøke.

Vi løsnet støydempingen i fremkant av siderorspedalene. Denne sitter godt limt, og en må regne med å skade denne for å komme til. På vårt fly var det i tillegg fuget rundt hullet i hovedrøret, der inspeksjonen skulle foregå. Vi fjernet forsiktig fugemasse rundt hele området. Heldigvis fant vi ingen sprekker. Denne inspeksjonen tok over en time, medregnet fjerning av fugemasse.



Hovedrørets overside ved gjennomføringen til A-røret. Fugemassen er delvis fjernet.

Første indikasjon på at noe var galt, var ved inspeksjon av rørets underside med kamera, utført fra motorsiden. Motor deksel og radiator ble fjernet. I tillegg ble det fjernet ett «dekk-blikk» som sitter i rørets forkant. Dette er naglet til hovedrøret og må fjernes på forsvarlig måte, så en ikke påfører hovedrøret skade, som senere kan utvikle seg. (Det kan virke som om ikke alle modeller har dette dekselet). Et kamera ble ført inn i hovedrøret. Det ble påvist to «mindre» sprekker og en deformering i hovedrørets underside, i gjennomføringen for A-røret.



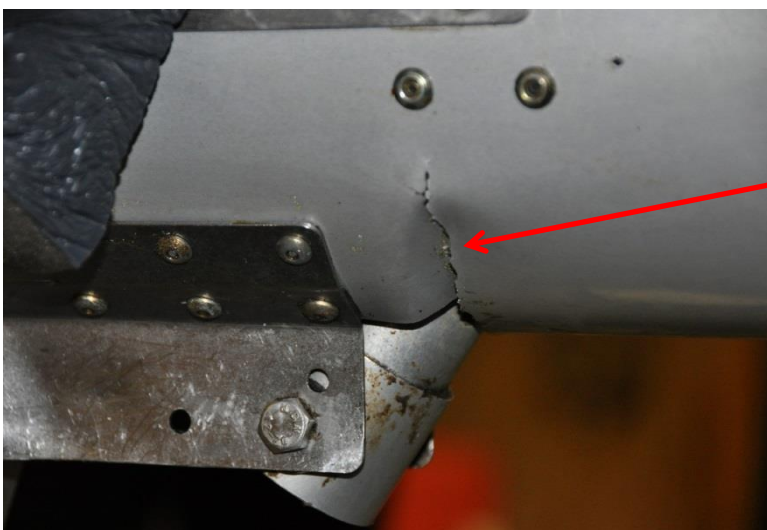
Første indikasjon på skade. Dekk-blikk i hovedrørets forkant er fjernet og skaden inspiseres med kamera

Vår tekniske besiktningsmann vurderte at han ville ha en «second opinion» i saken og tilkalte en annen besiktningsmann med erfaring fra kommersielt flyverksted. Begge kom til at dette måtte undersøkes nærmere før videre bruk. Flyets underdel ble fjernet. Dette er ett omfattende arbeid, som mellom annet krever at underdelen, som er naglet til brannveggen, måtte borres løs. Varmeapparat, eksosanlegg og oljetank må fjernes.



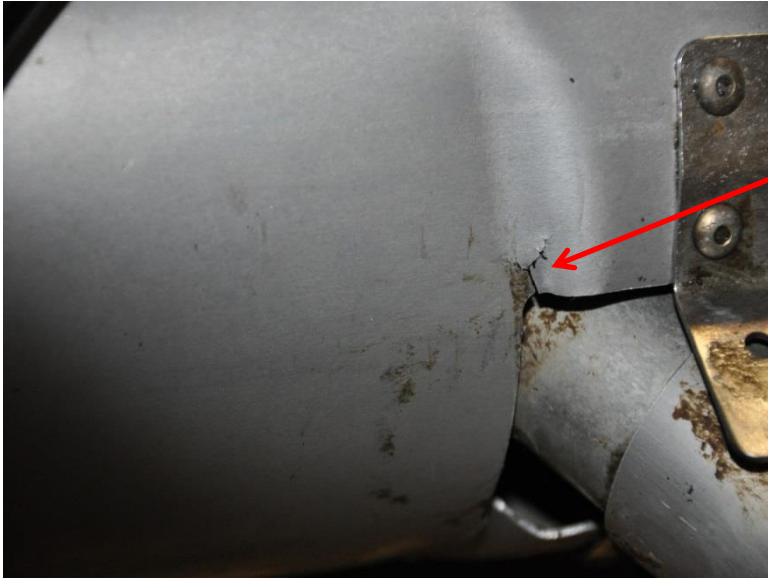
For å ta ned underdelen av flyet må varmeapparat, eksosanlegg og oljetank fjernes. Det brannhemmende materialet på torpedoveggen må også løsnes for å komme til nagler og skruer.

Man må også ta av stagene som holder hoved hjulene i riktig posisjon. Det er viktig å sikre flyet, så det ikke ruller og hjul og innfesting får skade. Vi brukte 4 timer på denne operasjonen. Når underdelen endelig kunne fjernes, viste det seg at hovedrøret hadde en kompresjonsskade i tillegg til en kraftig sprekk på venstre side av røret på ca 60mm. Sprekken på venstre side åpnet seg ved lett sideveis press mot spinneren. Hovedrørets styrke er vesentlig redusert.



Sprekk i hovedrørets underside (Venstre side). Denne starter ved A-rørets utsparing og strekker seg 60mm oppover.

På høyre side var sprekkdannelsen ca 18mm.



Sprekk i høyre side, 18mm.  
Kompresjonsskaden på røret  
synes godt.

Foto av skaden er forelagt Ikarus, gjennom deres Skandinaviske kontaktperson. De uttaler at hovedrøret må byttes.

Det kan være grunn til å tro at det finnes flere fly som har denne skaden, uten at eier/bruker er klar over det. Dette begrunnes med kompleksiteten i utførelsen av en tilfredsstillende inspeksjon. Vi håper denne artikkelen kan hjelpe andre til å inspisere sine fly grundig. Dette er en skade som er meget vanskelig å oppdage, men også en skade som kunne fått fatale konsekvenser om den ikke nå var blitt oppdaget!

Stryn Luftsportsklubb

Ole Anton Brekke (Leder) 90969679 ole.anton@online.no

Ole Dag Auflem (Teknisk besiktningsmann) ole.auflem@enivest.net

Jørn Inge Håvik (Teknisk besiktningsmann) 97099405 post@aero-tec.no