

Hendelsesrapporter 2009

Sist oppdatert: 29. desember 2009

Rapporter fra Flytryggingrådet (FR) i Mikroflyseksjonen/NAK

Rapporter fra FR foreligger vanligvis først 1-4 uker etter at hendelse/ havari har funnet sted, og er basert på rapport fra fartøyssjef, eller annen ansvarlig person. Det understrekes at det som kommer her av rapporter kan være foreløpige inntil endelig rapport er utgitt av Mikroflyseksjonens Havarikommisjon eller FR foreligger. Her følger en kort oversikt over hendelser og uhell med mikrofly som er rapportert til Mikroflyseksjonen i 2009. Innholdet i rapportene blir gjengitt i kortversjon sammen med en kort kommentar fra Flytryggingrådet.

G = Gyroplan, H = Hybrid, R = Rorkontroll, V = Vektskift

Nr.	type	Beskrivelse
26	R	Motorhavari i luften pga veivakselbrudd. Trygg landing på flystripe (Hokksund - Buskerud)
25	V	Bulletin fra rapport nr. 1 2008 Hjul-FIB havari under ustabil avgang (Spydeberg -Akershus)
24	R	Havari under avgang etter kontakt med korn ved vindkast (Holmestrand - Vestfold)
23	R	Havari rett før banen etter sannsynlig medvindskast (Namsos - Nord-Trøndelag)
22	R	Havari rett før banen etter ustabilisert innflygning (Mesnalia - Hedmark)
21	R	Nødlanding etter at kjølevæskeslange til radiator løsnet under flyging (Ski - Akershus)
20	R	Utelanding etter propellhavari like etter avgang. (Gulli - Akershus)
19	R	Innflyging for "low approach" førte til at publikum og hester ble skremt (Rognan - Nordland)
18	R	Havari etter landing på nesehjulet (Kløfta - Akershus)
17	R	Motorstopp under avgang. Sannsynlig produksjonsfeil på plugger (Stord - Hordaland)
16	V	Påvist brudd i oppreiserrøret etter utelanding (Spydeberg - Østfold)
15	R	Skadet vinge under taksing (Eik i Lund - Rogaland)
14	R	Nødlanding på jorde etter motorfusk (Hokksund - Buskerud)
13	R	Tippet på nesene under landing på sjøen (Bardal - Nordland)
12	R	Tippet rundt under landing på vann (Børselv - Finnmark)
11	V	Landet like før banen og traff vegkant (Trøgstad - Østfold)
10	R	Nødlanding i småskog etter motorstopp i avgang (Ose - Aust Agder)
9	R	Motorstopp i avgang pga sprukken bensinslange (Stord - Hordaland)
8	R	Traff fordykning med forhjul under landing på is (Hornavann - Sverige)
7	G	Skjente ut av banen og veltet under avgang (Ås - Akershus)
6	R	Kjørte ut av baneenden etter landing (Huseby - Østfold)
5	R	Førevarslanding pga høy motortemperatur (Kvalsund - Finnmark)
4	R	Hard landing i medvind. (Ryfoss - Oppland)
3	R	Kjørte ut av baneenden etter landing (Thomlevoll - Oppland)
2	G	Motorhavari under avgang, sannsynligvis etter feil på turbo (Trøgstad - Østfold)
1	V	Havari under avgang etter tap av motorkraft (Spydeberg - Østfold)

HENDELSERAPPORT 26/09

Mistet propell i luften pga veivakselbrudd. Trygg landing på flystripe (Hokksund - Buskerud)

Hendelsesdato:	08.10.2009
Flytype:	Sonex
Motor:	AEROCONVERSION, AEROVEE
Pilotens totale mikroflyerfaring:	166
Pilotens erfaring på flytypen:	3
Flygingens art:	Testflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Brukket veiv, skadet propell og ødelagt cowling
Aktuelt vær:	4 kts, +10 grader C, god sikt

HENDELSESFORLØP

På medvindsleggen i landingsrunden etter en kort tur kom det vibrasjoner som en kunne anta komme fra en

delvis løsnet propell. Vibrasjonene øket i styrke og gassen ble trukket av på base-leggen. Etter kort tid smalt det, og propell, spinner og en del av veivakselen falt av. Motoren ruset opp kraftig, og røyk og olje strømmet opp foran. Tenningen ble skrudd av og en sikker glidelanding ble gjennomført på avgangsplassen. Propellen, med boss og spinner ble funnet i terrenget før banen. Propellen satt fast med riktig moment.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Det kan tyde på at flyet har blitt utsatt for en urapportert hendelse med forrige eier i USA. Det kan ha vært en utelanding med "propstrike". Flyet ble levert med en annen propell enn den som sto på salgsannonseren.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Fartøysjefen handlet riktig og fornuftig i en raskt eskalerende situasjon. Dette kunne fort ha blitt en nødlanding utenfor flyplass. Usett kjøp av selvbygget fly fra USA har vist seg flere ganger å være uheldig.

Hendelsen er diskutert innad i klubben.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSERAPPORT 25/09

[Bulletin nr. 1](#) fra rapport nr. 1 2008 Hjul-FIB havari under ustabil avgang (Spydeberg -Akershus)

Klikk på linken over.

HENDELSERAPPORT 24/09

Havari under avgang etter kontakt med korn ved vindkast (Holmestrand - Vestfold)

Hendelsesdato:	02.09.2009
Flytype:	Aerospool WT-9 Dynamic
Motor:	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring:	1542
Pilotens erfaring på flytypen:	245
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Propell, spinner, vingetupp, høyre- og nesehjulslegg brukket
Aktuelt vær:	8-12 kts, 20 grader, god sikt

HENDELSESFORLØP

Under avgang med lavvinget fly med høyt korn på begge sider, drev flyet mot venstre etter at det kom i luften. Venstre vinge droppet og kom i kontakt med kornet og dro flyet ut av banen til venstre. Motorpådraget ble slått av og flyet stanset mot kanten av jorden etter å ha sklidd sideveies det siste stykket. Hjullegg for høyre hjul og nesehjul kollapset på grunn av sidekreftene.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Mulig uoppmerksomhet og plutselig vindkast. Det var små marginer til kornet på hver side, og flyet ble tatt opp fra banen meget tidlig pga relativt høyt gress.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Signert men ingen ytterligere kommentar.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSERAPPORT 23/09

Havari rett før banen etter sannsynlig medvindskast (Namsos - Nord-Trøndelag)

Hendelsesdato:	07.08.2009
Flytype:	ATEC Zephyr 2000
Motor:	Rotax 912 ULS

Pilotens totale mikroflyerfaring:	447
Pilotens erfaring på flytypen:	320
Flygingens art:	Passasjerflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Propell, alle tre hjullegger, flaps
Aktuelt vær:	0-15 kts, 17 grader, god sikt

HENDELSESFORLØP

En normal landingsrunde foretas ved først å krysse over den 300m lange stripe for å se på vindpølsa. Den viste ingen vind. Innflygingen foregår nokså flatt med 45 kts hastighet. 100m før banen kjentes et gjennomsynk som ble kompensert med å løfte nesa og gi på mer gass. Rett før banen kom det sannsynligvis et kraftig vindkast bakfra som fikk venstre vinge til å steile ut. Selv full gass kunne ikke hindre at flyet gikk i bakken 8m før banen og fikk store skader på understellet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

En kraftig regnbyge gikk i området, og de variable vindene har sannsynligvis kommet derfra. Den korte banen krevde konsentrasjon om landingen og eventuelle utslag på vindpølsa ble derfor ikke observert. Da kunne en ha hatt større hastighet inn for å bedre marginene. Piloten kommer med disse rådene:

- Vær svært oppmerksom på lokale vær- og vindforhold.
- Sørg for å ha noe ekstra hastighet ved store variasjoner i vind.
- Hvis stor usikkerhet med vindforholdene, prøv forholdene først og ta en ny runde.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDERES UTTALELSE

Fartøysjefens egne vurderinger og råd viser at han har forstått både årsak og hva man bør være oppmerksom på ved landing, og spesielt på svært korte baner der det kan bli mye fokus på å lande på begynnelsen av banen istedenfor å sikte litt lenger inn på banen. I dette tilfellet, men flat vinkel med motor og 45 kts, så opererer man med relativt små marginer i forhold til steilevinkel.

Hendelsen understreker betydningen av å terpe videre på flyging i lav fart, spesielt overgangene fra lav til høy hastighet. En fysisk forståelse av hva som skjer ved lave hastigheter er en forutsetning for å operere sikkert.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSESRAPPORT 22/09

Havari rett før banen etter ustabilisert innflyging (Mesnalia - Hedmark)

Hendelsesdato:	08.09.2009
Flytype:	ATEC Zephyr 2000
Motor:	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring:	212
Pilotens erfaring på flytypen:	78
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Propell, cowling, nesehjul, canopy, begge vinger, høyderør
Aktuelt vær:	Svak vind, 16 grader, god sikt

HENDELSESFORLØP

Etablerer finale, men kommer for høyt inn. Tar to svinger for å redusere høyde. Reduserer gasspådraget og kommer inn over skogkanten 200m før banen. Får der et merkbart kraftig gjennomsynk som piloten ikke klarer å kompensere for med full gass. Flyet går i myra 100m før banen, treffer ujevnheter og får store skader.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Været og vindforholdene virket gode, men det kan ha vært et medvinds vindkast. Dette var en påminnelse om at en må ha nødvendig hastighet på innflygingen for å kunne parere for ukjente faktorer.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

For liten høyde og hastighet over skogkanten.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Å lande uten å ha stabilisert innflygningen i god tid med tilstrekkelig hastighet og fast gjennomsynk på senterlinjen har vist seg å medføre en høy risiko. Det må trenes på å stabilisere innflygningene, og en henstiller til alle instruktører ved PFT'er på kontrollere hvordan pilotene gjør dette. De som ikke klarer dette på en tilfredsstillende måte må pålegges instruksjonstimer til dette sitter godt.

TILTAK

Trene på stabiliserte innflygninger, og innarbeide en vane med alltid å gå rundt til ny landing dersom dette ikke er etablert i den siste delen av innflygningen.

HENDELSERAPPORT 21/09

Nødlanding etter at kjølevæskeslange til radiator løsnet under flyging (Ski - Akershus)

Hendelsesdato:	17.09.2009
Flytype:	EuroCub Mk IV
Motor:	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring:	289
Pilotens erfaring på flytypen:	52
Flygingens art:	Passasjerflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Ingen
Aktuelt vær:	1 kt god sikt 15°C

HENDELSESFORLØP

Under flyging kom det kjølevæske på frontvinduet. Vanntemperaturen begynte å stige til maks og over maks. Fartøysjefen kalte opp Ski flyplass og ba om å få lande umiddelbart pga kjøleproblemer. Tillatelse ble gitt og veien som krysser foran banen ble sperret for trafikk. Flyet ble fløyet det siste stykket med motoren på tomgang. Landingen foregikk uten problemer. Underveis ble passasjeren informert om hva som hadde skjedd og om landingen. Etter landing fant man at slangen til radiatoren hadde løsnet og det meste av kjølevæsken rent ut.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Rørstussen fra radiatoren var blitt modifisert pga nytt eksosanlegg, og ble lakkert med sort Bengalakk. Kjølevæsken hadde etter en tid løst opp lakken og laget en såpeglatt overflate på rørstussen, som ikke lenger kunne holde slangen med klemme på plass.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Dette er en hendelse som viser at vi ikke skal være for trygge selv om vi flyr med anerkjente firetaktere. God høyde gir sikkerhet, og fartøysjefen hadde tid til å kalle opp Ski bakke og få landingstillatelse. Her ble alt gjort etter boka, og det ble ingen skade på verken fly, eller fartøysjef/ passasjer.

Når man gjør modifikasjoner på fly/motor skal man vær svært forsiktig. Det ser ut til at den lakkerte stussen var årsaken til at slangen sklei av under trykk (slangeklemmen satt fremdeles på slangen) Rapporten sier ingen ting om slangeklemmene har blitt etterstrammet etter installasjonen/motorkjøring, da ville muligens dette ha blitt oppdaget. Er man i tvil når man skal gjøre forandringer, så spør andre hvis det er flere på flyplassen. Kanskje noen ville ha sett den lakkerte stussen, og kunne fraråde at det ble gjort på den måten. Vi har alle mye å lære av slikt.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

Slike flater skal ikke ha noe slags belegg som kan redusere glidefriksjonen.

HENDELSERAPPORT 20/09 (Foreløpig)

Utelanding etter propellhavari like etter avgang. (Gulli - Akershus)

Hendelsesdato:	10.09.2009
Flytype:	Zenair CH701
Motor:	Rotax 912 UL

Pilotens totale mikroflyerfaring:	
Pilotens erfaring på flytypen:	
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Propell, Motorbukk brukket av flere steder av vibrasjonene.
Aktuelt vær:	

HENDELSESFORLØP

Like etter avgang løsnet to blader fra propellen, en tre- bladet tre-propell med aluminium innfestning. Flyet hadde bare så vidt kommet i luften, men gjenværende bane ble ansett for kort, og piloten velger å utelande på åkeren ved siden av banen.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

B

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

C

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSESRAPPORT 19/09

Innflyging for "low approach" førte til at publikum og hester ble skremt (Rognan - Nordland)

Hendelsesdato:	22.08.2009
Flytype:	Rans S-6 ES
Motor:	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring:	350
Pilotens erfaring på flytypen:	320
Flygingens art:	Skoleflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Ingen
Aktuelt vær:	5 kts, dagslys, god sikt, 22°C

HENDELSESFORLØP

Det var varslet at flyplassen var stengt for landing. Det var planlagt en navigasjonstur via denne plassen med påfølgende "low approach" for å gi eleven et bilde av hvordan en kortbaneinnflyging skulle gjennomføres. Banen ble først overfløyet i ca 150' høyde. Det ble da observert noen hvite gjerder helt i nordenden av banen. Dette ga en fri bane på ca 500m. Eleven fikk da beskjed om å sette seg opp for ny innflyging. Denne forløp normalt helt til kort finale. Man ble da oppmerksom på at det var hester og mennesker i baneenden. Innflyging ble da avbrutt i ca 60' høyde. I etterpåklokskapens tegn bør nok et varsel om stengt bane også beskrive hvilken aktivitet som foregår. Dette førte til at planleggingsunderlaget ble for dårlig.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Den første overflyging ble gjort av eleven, som hadde banen på sin venstre side. Dette førte til at instruktøren ikke fikk sett hva som befant seg i baneenden. Ny innflyging burde her ikke vært påbegynt.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

C

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSESRAPPORT 18/09

Havari etter landing på nesehjulet (Kløfta - Akershus)

Hendelsesdato:	07.08.2009
Flytype:	Zenair CH701
Motor:	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring:	94
Pilotens erfaring på flytypen:	10
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Nesehjul, propell, Motorbukk og oljekjøler
Aktuelt vær:	Sørvest bris, god sikt, 23°C

HENDELSESFORLØP

Under landing i jevn sidevind spretter flyet opp og tipper framover slik at nesehjulet gir etter, propellen tar i bakken og bladene ryker av.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Sannsynligvis flater jeg ut flyet for høyt slik at flyet faller en halv meter og spretter opp igjen. Vil foreta en go-around men rekker det ikke da farten er for lav og flyet ikke flyr mer.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDERES UTTALELSE

Vitner observerte en 3-punktslanding. Flyet spretter opp og stikke blir muligens skjøvet fram slik at nesehjul tar bakken og kollapser. Undersøkelse og oppmåling viser propellnedslaget i bakken og låst nesehjul med 49m langt bremsespor på tørr gressplen, noe som indikerer nok landingsfart.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Dette ser det ut som en klassisk landing med alt for høy fart. Det er meget viktig at flyet er utsteilet i det hjulene tar bakken. Dvs stikka i magen. Dette er grunnleggende lærdom. Hvis flyet fremdeles flyr, når flyet tar bakken, er det veldig fort gjort at man får stuss opp igjen og overkorrigering for å komme ned. Resultatet blir fort som i dette tilfellet.

TILTAK

Tren landinger og konsentrer på utsteilet vinge når hjulene tar bakken.

HENDELSESRAPPORT 17/09

Motorstopp under avgang. Sannsynlig produksjonsfeil på pluggen

Hendelsesdato:	06.08 2009
Flytype:	Aeroprakt A22
Motor:	Rotax 912 UL
Pilotens totale mikroflyerfaring:	102
Pilotens erfaring på flytypen:	38
Flygingens art:	Passasjerflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Ingen
Aktuelt vær:	Vindstille, Fint vær

HENDELSESFORLØP

Motoren hadde litt høgt dropp på ene magnet skiftet derfor pluggen. Pluggene var av typen NGK DCPR7E Levert av Rotax forhandler, og anbefalt av Rotax. Motoren ble kontrollert med (4000 omdreininger) dropp og fullt RPM, dette var nå helt korrekt. Takset til bane enden for take off. foretok ny kontroll av dropp og max RPM. Dette var fortsatt 100 % rett. Gav full RPM for T/O og etter få meter mistet flyet motorkraft og det oppstod kraftig vibrasjon.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

To pluggere var knekt og blåst ut. Mener det må ha vært feil på pluggene fra fabrikant. [Vedlegger bilde.](#) Pluggene var tiltrekt, som foreskrevet, 2 kp med moment nøkkel. Dette har vi dobbeltsjekket, etter hendelsen.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Ingen kommentar utover pilotens uttalelse

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSERAPPORT 16/09

Påvist brudd i oppreiserrøret etter utelanding (Spydeberg - Østfold)

Hendelsesdato:	21.06.2009
Flytype:	Mainair Gemini Flash
Motor:	Rotax 503
Pilotens totale mikroflyerfaring:	37
Pilotens erfaring på flytypen:	7
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Brudd i oppreiser - utviklet over lengre tid
Aktuelt vær:	0 - 4 kts, Dagslys, +18°C

HENDELSFORLØP

Etter avbrutt landing begynte motor å fuske – og fartøysjefen valgte derfor å lande på jordet ved siden av stripen – et slett jorde med ca 30 cm høyde på kornet. Det var en god landing mht utflating og setting – også bekreftet av vitner. Nå man skyver triken inn på stripen oppdages svikt i oppreiseren (røret som går fra bunnrøret og opp til vingen, bak piloten). Triken ble sjekket for ytterligere tegn på hard landing, men ingen tegn til deformering i understell. Vingen ble tatt av og oppreiser-røret sjekket. Det var røret tvert av. Ved undersøkelser viser det seg at det også er et eldre brudd i røret, på bakgrunn av at en del av bruddflaten har oksydert. (Identifiseres ved en annen farge på bruddflaten). Bruddet har startet ved hullet til festebolten.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Det er her er snakk om et gammelt delvis brudd som tilslutt endte i totalt brudd. Dette bevises også ved at det ikke er øvrige skader på Triken. Oppreiseren er utsatt for relativt store belastninger sideveis, og også torsjonskrefter. Disse belastningene kan bl. a. forårsakes av landinger på ujevnt underlag (sideveis bevegelser) eller landinger med krabbevinkel (Torsjonskrefter). Det er skremmende at det totale bruddet også kunne kommet under flyging. Røret er sikret med wire, men dog.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Her har vi en hendelse med motorfjusk som har tatt en helt annen retning. Det med brudd i oppreiserrøret er meget alvorlig, produsenten har sikkerhetswire inne i røret for å forsikre seg om at vingen ikke skal forlate selve triken. Hvordan triken ville ha vært å fly med vingen kun hengende etter wiren kan vi jo bare tenke oss. Dette skjedde heldigvis på bakken og ikke i luften. Hele triken med vinge har nylig vært gjenoppbygget og kontrollert uten at bruddpunktet har blitt oppdaget. Det har ikke vært mulig å kunne oppdage dette uten å fjerne hele oppreiseren fra triken. Det ble ikke gjort ved siste gjennomgang. Her får vi si at piloten hadde hell i uhellet og kom trygt ned på bakken før bruddet ble for stort. Etter dette vil alle klubbens Gemini Flash bli gjennomgått grundig på dette punktet.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Dette er en sak for teknisk komité og gjelder alle eksemplarer av denne flytypen i Norge. Samtlige typer må sjekkes for samme feil før vi får en tilsvarende hendelse i 1500ft.

TILTAK

Sett alle triker av denne typen på bakken til røret er sjekket. Varsle fabrikken umiddelbart slik at de kan varsle andre kunder. Få opplysninger fra fabrikk om de har hatt samme problem tidligere. Metode for sjekk bør vurderes. Holder det med en visuell sjekk eller skal vi kreve penetrerende veske eller tilsvarende?

HENDELSERAPPORT 15/09

Skadet vinge under taksing (Eik i Lund - Rogaland)

Hendelsesdato:	03.07.2009
Flytype:	Sky Arrow

Motor:	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring:	499
Pilotens erfaring på flytypen:	463
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Skadet vingetipp, samt sprekker ved innfestningen i flykroppen
Aktuelt vær:	Svak vind, 26°C Sol, klart vær

HENDELSESFORLØP

Etter en times flytur lokalt ble det foretatt en landing på et 500m langt og 100m bredt jorde. Landingen foregikk nordover mot en lav kveldssol. Takset helt til en bakketopp i enden av jorden med litt ekstra fart for å komme opp og snudde flyet mot venstre for en senere avgang. Venstre vinge kom da bort i en lysstolpe.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ble blendet av solen og lysstolpen sto rett mot solen og det var således vanskelig å bedømme avstanden.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Takseuhell. Viktig å se hva vi gjør.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSERAPPORT 14/09

Nødlanding på jorde etter motorfusk (Hokksund - Buskerud) - Foreløpig

Hendelsesdato:	11.07.2009
Flytype:	Kitfox IV
Motor:	Jabiru 2200
Pilotens totale mikroflyerfaring:	335
Pilotens erfaring på flytypen:	47
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Ingen
Aktuelt vær:	4 kts, god sikt, skumring, 18°C

HENDELSESFORLØP

Etter 20 minutters flyging i området begynte motoren å fuske. Flyet hadde to tanker, og det var bensin i kun en tank da den andre var kjørt tom. Bensinproblemer ble antatt å være årsaken. For å kunne lande trygt dersom motoren skulle stanse helt valgte piloten å gå ned på et jorde han hadde under seg istedenfor å returnere i motvind over ulandbart område til hjemmestasjonen kun et par km unna. Motoren ble stoppet rett før landingen. Motoren lot seg ikke starte igjen, og det ble ringt etter mer bensin for å fylle opp den andre tanken. Etter oppfylling startet flyet lett og ble fløyet tilbake til hjemmestasjonen.

Note: Det var 15 liter bensin igjen i venstre tank etter utelandingen.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ventilasjon i venstre vingetank tett. Motor fikk ikke drivstoff pga vakuumbeskyttelse i venstre vingetank. Da lokket på den aktive tanken ble skrudd av kunne en høre at det ble sugd inn luft, som tydet på vakuumbeskyttelse i tanken.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Hendelsen ble diskutert med fartøysjefen. Under de rådende forhold valgte han den riktige løsningen. rent teknisk viser denne hendelsen hvor viktig det er å sjekke alle gjennomføringer av gummi i forbindelse med bensinsystem og lufting når vi flyr på bilbensin. "Swelling" forekommer ofte pga tilsetninger i bensinen.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK
E

HENDELSERAPPORT 13/09

Tippet på nesen under landing på sjøen (Bardal - Nordland)

Hendelsesdato:	03.07.2009
Flytype:	Zenair STOL CH-701 (Sjøfly)
Motor:	Rotax 912 UL
Pilotens totale mikroflyerfaring:	47
Pilotens erfaring på flytypen:	16
Flygingens art:	Turflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Enkelte stag til flottører
Aktuelt vær:	24 kts vind, god sikt +18°C

HENDELSFORLØP

Ved landing på fjorden foretok piloten en avbrutt landing pga vind og litt høy sjø. På andre forsøk ble det landet nærmere land hvor sjøen var med stille. Piloten så ikke de store lange dønningene, og flyet skvatt opp på dønning nr. to og flottørene gikk rett inn i dønningen.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Dønninger og feil vurdering av piloten.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Fartøysjef har vurdert forholdene for dårlig.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSERAPPORT 12/09

Tippet rundt under landing på vann (Børselv - Finnmark)

Hendelsesdato:	13.06.2009
Flytype:	Rans S-12 (Sjøfly)
Motor:	Rotax 912 UL
Pilotens totale mikroflyerfaring:	172
Pilotens erfaring på flytypen:	32
Flygingens art:	Soloflyging (sjøflyging)
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Ødelagte vingeduker og lexan, flottører revet av
Aktuelt vær:	24 kts vind, midnattsol, klart, +10°C

HENDELSFORLØP

Før planlagt landing flys det over vannet mot vindretningen. Tar dette en venstresving og får fallvind fra siden. Flyet tar vannet med venstre flottør og vinge. Før flyet tipper rundt kommer piloten seg ut og opp på en flottør.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Variabel vind og fallvind presset flyet ned.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Piloten tar for lite hensyn til den sterke vinden og mister løftet i overgangen fra sterk motvind til sideving/medvind. Han gjennomfører antagelig en noe for skarp sving med for lite hastighet. Noe trening med instruktør og egentrening etter en lang vinterdvale hadde kanskje vært på sin plass.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSERAPPORT 11/09

Landet like før banen og traff vegkant (Trøgstad - Østfold)

Hendelsesdato:	01.06.2009
Flytype:	Pegasus XL-R (vektskift)
Motor:	Rotax 503
Pilotens totale mikroflyerfaring:	15
Pilotens erfaring på flytypen:	4
Flygingens art:	Soloflyging (skoling)
Personskade:	Skrubbsår på kne
Materielle skader:	Bøyde vingespiler, knekte rør og skadet pod på flyet.
Aktuelt vær:	Vindstille, 18°C, god sikt

HENDELSESFORLØP

Eleven kommer inn for lavt, og skyver bøylen fremover for å holde høyden isteden for å gi på mer gass.

Flyfarten er lav og flyet synker gjennom og treffer vegkanten noen meter før banen med framhjul.

Hjulgaffelen ble skadet og føret til at flyet rullet rundt.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Manglende erfaring førte til at det ble holdt for lav farten, noe han erkjenner.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Landingshastigheten var for liten. Piloten kan ha vært distraheret folk som sto og så på.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSERAPPORT 10/09

Nødlanding i småskog etter motorstopp i avgang (Ose - Aust Agder)

Hendelsesdato:	15.06.2009
Flytype:	Rans S-6 ES
Motor:	Rotax 582
Pilotens totale mikroflyerfaring:	117
Pilotens erfaring på flytypen:	99
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Deformert front, bøyde motorfeste og propell. Avrevet nesehjul
Aktuelt vær:	6kts God sikt 15°C

HENDELSSEFORLØP

Etter avgang i 200 fot droppet motorturtallet fra 6800 til 4000 i lav høyde, og flyet ville ikke stige. Nesen senkes og en 180° utført. Høyden ble vurdert for stor til å komme tilbake til stripa i medvind. Går vandre medvind for å lande i avgangsretningen, men motor mister etter hvert all kraften. Det var nå ikke forsvarlig å lande på stripa. Velger å lande rett fram ute i myra med et lite felt småtrær som "dyne". Kuttet et par småtrær som snudde flyet 180°, og står til slutt med nesa skrått ned. Stenger deretter bensinkranen.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Motorens lydbilde ved bortfall av turtall peker mot utilstrekkelig bensintilførsel. Mistenker bensinpumpen.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Etter erfaringen er det riktig vurdering. Ettersom motoren ikke stoppet helt kunne han ha ventet litt med å svinge 180°. Dette er ikke anbefalt iht. opplæringen. Årsaken til motorstoppen er ikke klarlagt. Det skal en forsøke å finne ut av. Fartøysjefen har ikke gjort forsøk på å svinge i lav høyde for å berge flyet, og dette er det en anbefaler. Kontroll på situasjonen.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSERAPPORT 09/09

Motorstopp i avgang pga sprukken bensinslange (Stord - Hordaland)

Hendelsesdato:	01.06.2009
Flytype:	Jora
Motor:	HKS 700E
Pilotens totale mikroflyerfaring:	475
Pilotens erfaring på flytypen:	80
Flygingens art:	Skoleflyging med instruktør
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Ingen
Aktuelt vær:	8 kts 330°, Sikt 10+, 15°C

HENDELSSEFORLØP

Etter takeoff i ca 200 fots høyde ble motorkraften borte. Landing ble foretatt på den gjenværende lange banen. Fartøysjefen kommenterer: "Jeg terper på at eleven alltid skal bruke ALL tilgjengelig bane, en dag kan det trenge. Dagen kom raskere enn ventet"

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ved grundig kontroll viser det seg at bensinslangen var sprukket der den var lagt i en bøy. Denne var ikke mulig å kontrollere til daglig da den var under et fastskrudd deksel. Slangen var fra 2006, kjøpt på TESS av beste og dyreste slaget. TESS er klar over problemet og kan ikke garantere noen bensinslanger i 5 år. Se [bilde](#).

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Anbefaler at Mikroflyseksjonen setter opp kortere levetid for bensinslanger enn de vanlige 5 år.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Under visse faser av flygingen er man helt avhengig av motorkraften, spesielt de første meterne under avgang. I tillegg er belastningen på motoren 100% i denne fasen, så dersom det er noe som ikke er helt i orden, så kan noe med stor sannsynlighet skje akkurat da. Effektprøve er en viktig sikkerhetssjekk kanskje mange glemmer. Det er bedre å oppdage at motoren ikke går helt som den skal i en viss tid når en står trygt på bakken, enn når man henger etter propellen i 10 meters høyde.

Flytryggingrådet minner om viktigheten av disse rutinene, og innskjerper at dette er noe alle instruktører skal fokusere og terpe på. Forberedelser før flyging skal enhver pilot ha inn i ryggmargen fra første stund. DI skal gjøres hver dag før første flyging. Drenering tanken er også viktig for å oppdage vann i bensinen. Det er det første man skal gjøre før man rigger på flyet for å unngå at vannet blander seg med bensinen.

Magnetsjekk og effektprøve er skal alltid gjøres før man kan vurdere å ta av.

Kommentar fra Teknisk komite: Slangens bøyeradius er for knapp. Hvis en skal bruke Tess produkter er det per dato bare EN brennstoffslange som kan tåle bruken vår når den installeres forskriftsmessig:

Tess artikkel nr. 11613-04 (ø1/4")

TILTAK

Alle fly der bensinslangene er minst 4 år må sjekke disse nøye og eventuelt bytte dem ut. Uansett skal denne kontrollen gjøres i forbindelse med den årlige besiktingen. Dette kan også gjelde alle gummi- eller plastkomponenter som har kontakt med bensin, som f.eks bensinpumper og kraner.

HENDELSERAPPORT 8/09

Traff fordypning med forhjul under landing på is (Hornavann - Sverige)

Hendelsesdato:	01.05.2009
Flytype:	Savannah VG
Motor:	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring:	43
Pilotens erfaring på flytypen:	6
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Skade på to av tre propellblader samt bøyd forhjullegg
Aktuelt vær:	Tilnærmet vindstille, ingen skyer, +14°C

HENDELSESFORLØP

Overfløy landingsområdet to ganger og vurderte at anbefalt landingssted virket noe kort. Dette var en stripe som var ryddet for snø i påsken i forbindelse med en isfiskekonkurranse. Piloten hadde fått opplyst at ryddet bane var ca 120 meter. Papirene til flyet sier minimum bane skal være 70 meter. Dette var is og det var skog/hinder i innflygnings- og utflygningssonen. Piloten bestemte seg for å lande mer på skrå i forhold til anbefalt sted, dette for å få lengre bane. Fra flyet så dette helt greit ut og piloten var ikke i tvil. Etter landing skjærer forhjulet igjennom toppsjiktet på isen og ned i en tinet fordypning, forhjulsleggen bøyes og propellen treffer isen. Hullet i isen var sannsynlig tinet av en plastpose eller annet, det var ikke noe i hullet da landingssporene ble sjekket.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Området var sjekket av erfaren flyver dagen før. Han var også tilstede under landingen. Grunnet høy lufttemperatur hadde ikke isen "satt" seg i løpet av natta før landingen. Det viste seg at det var noe løs snø/is oppå isen og dette skjulte ujevnheter i selve isen. Det var ikke tilfredsstillende samband mellom bakken og flyet. Isens tilstand grunnet høy lufttemperatur tilsa at jeg burde ha hvert i tvil og derfor returnert til Bodø.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Dette viser nødvendigheten av å forsikre seg om banens beskaffenhet ved landing. Problemet er behørlig belyst av fartøysjefen

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

Forslag fra fartøysjef: Landingsplassen på is må sjekkes grundig av fartøysjefen eller av annen kompetent person før landing utføres. Kontrollert landingsstripe må merkes så den er godt synlig fra luften. Det bør også være etablert tilfredsstillende samband mellom bakken og fly. Flyet bør utstyres med ski.

HENDELSERAPPORT 7/09

Skjente ut av banen og veltet under avgang (Ås - Akershus)

Hendelsesdato:	24.05.2009
Flytype:	Celier Aviation, Xenon Gyroplan
Motor:	Rotax 912 ULS m turbo
Pilotens totale gyroerfaring:	73
Pilotens erfaring på typen:	19
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Skrubbsår
Materielle skader:	Totalhavari og helt utbrent
Aktuelt vær:	10 kts CAVOK 17°C

HENDELSESFORLØP

Rotor ble spunnet opp til 230 rpm. Under avgang vrir maskinen seg mot til venstre og mister høyde. Høyre hovedhjul skidder bakken mens maskinen fortsetter mot venstre og velter over på høyre side. Rotoren tar ned i bakken på høyre side og blir slått av mens den innelukkede kabinen fortsetter fremover i tre kast og landet opp ned. Piloten satt godt fastspent, men kom seg løs og fikk satt seg et stykke vekk fra vraket. Etter kort tid tok det fyr, og brant helt opp.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Pilotfeil

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Hendelsen skal undersøkes og utredes i Gyrokomiteen.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E

HENDELSERAPPORT 6/09 (Foreløpig)

Kjørte ut av baneenden etter landing (Huseby - Østfold)

Hendelsesdato:	13.05.2009
Flytype:	Sky Arrow 450T
Motor:	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring:	2704
Pilotens erfaring på flytypen:	2574
Flygingens art:	Skoleflyging med instruktør
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Skade på nesehjulslegg og høyre hjullegg
Aktuelt vær:	Variable vind CAVOK

HENDELSESFORLØP

Variabel vind og piloten valgte å ha litt god styrefart. Kom inn for å lande mot syd i motbakken og kom for langt inn på banen før setting. Greide ikke å stanse flyet før slutten av banen - det manglet 10 meter.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Feilvurdering - skulle gått om igjen og foretatt en ny landingsrunde.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Ingen kommentar

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Når vindforholdene er vanskelige og variable under landing, er det riktig å øke hastigheten på finale. Dette øker kravet til å lande tidlig, spesielt på korte baner. 300 - 400 meter bane blir veldig fort brukt opp når hastigheten er større en man er vant til. Derfor er det viktig å være spesielt konsentrert og årvåken under slike forhold.

Et råd som vi aldri kan nevne for ofte er : Er man i tvil under landing, så skal man gå rundt.

En annen viktig forutsetning er at bremsene på flyet er i orden og fungerer optimalt. Når sjekket du bremsene på flyet sist? Vi hører ofte at mikrofly generelt sett har dårlige bremses. Å gjøre noe med dette må være en oppfordring til klubbene våre.

TILTAK

Innprent til alle klubbens piloter: Er man i tvil under landing, så skal man gå rundt.

Mikrofly generelt sett har dårlige bremses. Gjør noe med dette.

HENDELSERAPPORT 5/09

Førevarslanding pga høy motortemperatur (Kvalsund - Finnmark)

Hendelsesdato:	01.05.2009
Flytype:	Kitfox Skystar (Halehjul m ski)
Motor:	Rotax 912
Pilotens totale mikroflyerfaring:	773

Pilotens erfaring på flytypen:	543
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Ingen
Aktuelt vær:	3-4 kts, dagslys, lett regn, +8°

HENDELSESFORLØP

Lufttemperatur var høyere enn ved forrige tur, slik at radiatoren var for mye tildekket. En stund etter avgang økte vann og oljetemperatur til et ubehagelig nivå. Valgte å førevarslende med flatt lys på snøflate med vanskeligheter for å bedømme høyden. Ved overflyging for å sjekke forholdene ble politiet observert - dette kunne være bra som ekstra sikkerhet. Landingen gikk bra men ble anmeldt av politiet for brudd på loven om motorisert ferdsel i utmark. Etter fjerning av tape og etterfylling av kjølevæske kunne en normal avgang foretas.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Feil bedømming av forholdet mellom ØK-temperatur på motor og graden av tildekking av radiator.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Ingen

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Det er pilotens ansvar å sørge for at flyet er i forskriftsmessig stand, og kan gjennomføre den planlagte flyturen. I dette tilfellet burde piloten ha fjernet og også vist om at tapen som forhindret kjøling burde fjernes.

TILTAK

E

HENDELSERAPPORT 4/09

Hard landing i medvind. (Ryfoss - Oppland)

Hendelsesdato:	25.04.2009
Flytype:	ICP, Savannah
Motor:	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring:	79
Pilotens erfaring på flytypen:	41
Flygingens art:	Passasjerflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Radiator, framhjulslegg, framhjul og propell.
Aktuelt vær:	6kts, CAVOK, +15°

HENDELSESFORLØP

Fikk medvind under landing, og hadde ikke tilstrekkelig fart til å flate ut på sist del av finalen. Landingen ble dermed så hard at framhjulets aksling brakk.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Feil bedømming av vind, og dermed for lav flygefart på finalen.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Viser til pilotens redegjørelse. Vil ta opp landingsuhell til diskusjon på klubbkveld for at andre også kan lære av dette.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Fly som steiler ut for tidlig under landing, ser vi gjentar seg i hendelsesrapportene. Dette skyldes ene og alene for lav flyfart. Det kan være flere grunner til dette:

Det er viktig å være klar over at flyets egenskaper endres med øket vekt. Er man vant til å fly alene, for så å invitere en passasjer, og kanskje fylle fulle tanker, da har man plutselig helt andre egenskaper på flyet. Man må øke landingshastigheten i forhold til det man er vant til.

Under gusty vindforhold er det viktig å øke sikkerhetsmarginene. I det ene øyeblikket kan man ha motvind, for så plutselig oppdage at man har medvind i neste øyeblikk. Hvis man da flyr helt ned mot steilegrensen, vil flyet miste flyfarten og steile pga endringene av den relative vind i forhold til vingen.

Under landing på kort baner, vil man fokusere på å ha så lav hastighet som mulig når man lander flyet. Da

spiser man fort opp de sikkerhetsmarginene man vanligvis har på lengre baner. Det er derfor viktig å være veldig kritisk til om man skal lande eller gå rundt under slike forhold.

TILTAK

Anbefaling til alle klubber, er å belyse disse tingene på sikkerhetssamlinger. Diskuter lokale forhold og foreta risikoanalyse av de flyplassene som brukes i klubben.

HENDELSERAPPORT 3/09

Kjørte ut av baneenden etter landing (Thomlevoll - Oppland)

Hendelsesdato:	13.02.2009
Flytype:	Flight Design CTSW
Motor:	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring:	25
Pilotens erfaring på flytypen:	6
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Hjulkåper på fremre og venstre hjul. Motorcowling.
Aktuelt vær:	Vindstille CAVOK -20°C

HENDELSFORLØP

Kom for høyt inn og brukte for mye av banen før setting. Greide ikke å stanse før flyet skled inn i snøkanten på baneenden. tenningen ble kuttet og motoren stanset før flyet traff snøkanten.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Feilvurdering av piloten. Skulle selvsagt gått om igjen og tatt en ny landingsrunde.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Ingen ytterligere kommentar.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

En klassisk feil, hvor piloten er fokusert på målet, som i dette tilfellet er å lande flyet. Det er mange forutsetninger som må være tilstede før man kan lande et fly trygt. Riktig høyde, riktig hastighet, lang nok rullebane for å kunne stoppe for å nevne noen. Hvis piloten har bestemt seg for å lande, kan det være lett å overse disse faktorene og man gjør dumme ting for å nå målet, som er å lande. I dette konkrete tilfellet var mest sannsynlig to av de nevnte faktorene ikke innenfor det de burde være, og piloten burde ha registrert det, og godt rundt.

TILTAK

Det er viktig og trene på ulike situasjoner under landing, også unormale situasjoner som f.eks for høy hastighet og for stor høyde for å lære at man må være innenfor visse marginer før man kan lande. Trening, trening og atter trening gir gode piloter.

HENDELSERAPPORT 2/09

Motorhavari under avgang, sannsynligvis etter feil på turbo (Trøgstad - Østfold)

Hendelsesdato:	03.01.2009
Flytype:	ELA 7, Gyroplan
Motor:	Rotax 914
Pilotens totale mikroflyerfaring:	360
Pilotens erfaring på flytypen:	10
Flygingens art:	Passasjerflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Fullstendig motorhavari.

Aktuelt vær:

Vindstille, god sikt, solskinn, -5°

HENDELSESFORLØP

Avgang fra is, steg til ca 100 fot, motor fusker, rød lampe merket turbo lyser, bensintrykk 0,8 bar (normalt 0,4). Reduserer throttle og motor slutter å fuske, øker throttle og motoren begynner på ny og fuske. Lander på isen.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ukjent. Mulig at waste-gaten ikke åpnet og turbo trykket ble for høyt .

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

C

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Her var det et uhell som heldigvis ikke førte til noe personskader, men ble ganske dyrt pga totalhavari på motoren. Dette var en gyro, som gjerne bruker 914 motoren. Dvs 912 med Turbo. Det som skjedde her var mest sannsynlig at turboen produsert for høyt trykk, noe som igjen førte til motorhavari rett etter avgang. Årsaken var muligens vaierforbindelsen mellom Waste-gate og servoen som åpner og lukker spjeldet til denne. Denne vaieren kan ha frøset, og gjort at Waste-gaten ikke har åpnet.

TILTAK

Et råd må derfor være at man under avgang er nøye med å overvåke lampen som skal varsle om for høyt turbotrykk. Legg dette inn som en fast rutine.

HENDELSESRAPPORT 1/09

Havari under avgang etter tap av motorkraft (Spydeberg - Østfold)

Hendelsesdato:	01.01.2009
Flytype:	Take-off Merlin 1100
Motor:	BMW R1100 S
Pilotens totale mikroflyerfaring:	
Pilotens erfaring på flytypen:	
Flygingens art:	Soloflyging
Personskade:	Ingen
Materielle skader:	Understell kollapset og pod knust. Propellspissene skadet.
Aktuelt vær:	

HENDELSESFORLØP

Under avgangen merker piloten i ca 20 meters høyde at skyvet fra propellen bli fraværende selv om motorens turtall er på fullt. Avgangen avbrytes og flyet svinges svakt til høyre ut mot landbart stort jorde like ved banen.

Flyet landes nærmest vertikalt i en oppoverbakke, noe som får understellet til å kollapse med knusing av pod'en til følge.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

B

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

C

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Motoren, en BMW motor, sluttet å produsere skyvekraft rett etter avgang. Denne motoren har sentrifugalclutch som må være i 100 % inngrep på full motorkraft. I dette tilfelle var årsaken mest sannsynlig olje på lamellene, som igjen førte til at dreimomentet ikke ble overført fra motor til propell. Dette inntraff rett etter avgang, noe som er den mest kritiske fasen av flygingen, og all tap av motorkraft her kan få katastrofale følger hvis ikke man har tenkt igjennom prosedyrene man må utføre når dette skjer. Flytryggingsrådet oppfordrer derfor alle å tenke igjennom prosedyrer som kan få deg igjennom hvis uhellet skulle være ute.

TILTAK

Tren gjerne på dette alene, eller med instruktør hvis man er usikker. Bruk en flyplass med lang rullebane, slik at man kan lande rett frem etter at motor er kuttet. Da lærer man seg flyets karakteristikk når motoren plutselig kutter ved et uhell.

Det er også viktig å tenke igjennom hvilke prosedyrer man skal ha på den lokale flyplassen man bruker til daglig. Kan jeg lande rett frem, ved hvilken høyde må jeg ha for å snu å lande motsatt, osv.

Det er mange spørsmål som er greit å ha tenkt igjennom på forhånd. Når man sitter der og uhellet skjer er det gjerne for sent å tenke. Da må man handle.

HENDELSERAPPORT 00/09

Mal

Hendelsesdato:	
Flytype:	
Motor:	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	
Pilotens erfaring på flytypen:	
Flygingens art:	
Personskade:	
Materielle skader:	
Aktuelt vær:	

HENDELSESFORLØP

A

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

B

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

C

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

D

TILTAK

E