

NORGES LUFTSPORTFORBUND
Mikroflyseksjonen
GK 1-2015

Tilleggsnotat til

Rapport

MIKROFLYULYKKE VED HAMAR FLYPLASS
STAFSBERG 14. JULI 2015
MED DYNAMIC WT9
LN-YSM

NLF/Mikroflyseksjonens granskningskommisjon GK 1-2015 har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten innen forbundet. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke flysikkerheten for mikrofly, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme anbefalinger.

Det er ikke kommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

I henhold til ICAO Annex 13 skal denne rapporten kun benyttes med det for øye å forbedre flysikkerheten.



Presisering av punkter i rapporten

Granskningskommisjonen (GK) har fått tilbakemeldinger fra Hedmark Flyklubb om at følgende punkter kan danne grunnlag for misforståelser. GK vil derfor komme med følgende presiseringer:

2.4 «Piloting» 2. avsnitt

I dette kapittel vil GK tilføye følgende tekst:

Ved den andre testflygingen som GK fikk utført, ble det dokumentert at Dynamic WT-9 med pitotsystem tilsvarende ulykkesflyets steiler ved en lavere indikert hastighet enn det som oppgis i POH. Til tross for dette, men i kombinasjon med krenkning og sannsynlig manglende monitorering av indikert hastighet, kom flyet inn i en situasjon der vingen(e) steilet med påfølgende spinn.

2.10 Teoretisk beregnet steilehastighet 2. avsnitt

*I denne analysen er det vesentlig å skille mellom kalibrert flygefart (CAS), det vil si den farten flyet faktisk har, og indikert flygefart (IAS), det vil si den flygefarten piloten ser av fartsmåleren. At det er en forskjell mellom kalibrert og indikert hastighet skyldes posisjons og generiske instrumentfeil. Siden disse feilene skal være kjente parametere, finnes det tabeller i flygehåndboken (POH) som man kan slå opp i for å finne ut av hva en gitt indikert flygefart innebærer av faktisk, kalibrert flygefart. Selv om Dynamic har forskjellig pitotrør vil vingen steile på samme CAS. GK har under testflygingene avdekket at Dynamic WT-9 med det nye pitotsystemet steilet på en vesentlig høyere **indikert hastighet** enn med det gamle pitotsystemet.*

3.1 «Findings»: et sammendrag av hendelsesforløp

3.1.8 Rapportens tekst:

Den økte vekten og feil oppgitt steilehastighet fra produsenten medførte at flyet steilet ved en høyere hastighet enn oppgitt i flyets håndbok.

Presisering fra GK:

Teoretisk beregning av den økte vekten og oppgitt steilehastighet fra produsenten viser at steilehastigheten er høyere enn oppgitt i flyets håndbok. Imidlertid viste testflyging med tilsvarende pitotsystem som på ulykkesflyet at flyet steilet ved en lavere indikert hastighet enn oppgitt i POH.

Oslo 14.12.2015