

## **Rapport nr. 11/2018**

### **Fakta:**

Dato: 23.06.2018  
Type hendelse: Avgangssjekk, avgang med ulåste luftbremser  
Fly: ASK-21, LN-GCJ  
Sted: ENHS  
Pilot: Instruktør  
Vær: IA  
Antall om bord: 2  
Personskader: Nei  
Skader på fly: Nei

### **Hendelse:**

På slep nr. 8, min 5 tur, satt jeg i forsetet pga lav vekt på passasjer. Det var mange personer rundt flyet under avgangssjekken og jeg må ha glemt å låse luftbremsene. (De var lukket, men ikke låst)

Avgangen forløp normalt til vi var luftbårne og lå i normal posisjon og ventet på at slepeflyet også skulle rotere. Da slepeflyet tok av fikk jeg følelsen av et medvindsdrag med synk. I ettertid har jeg forstått at farten nå var så høy at luftbremsene gikk ut. Høyden var ca 50m da jeg oppdaget at luftbremsene var ute, fikk de inn og i lås og resten av slepet og flyturen forløp som normalt.

Hva har jeg lært av hendelsen?

- Hold blodsukkeret og væskebalansen på topp når man flyr og instruerer!
- La deg ikke forstyrre under avgangssjekk.
- Hvis du blir avbrutt, begynn på nytt!

Kommentar fra slepeflyger:

Avgang ble foretatt fra 10, i svak og varierende vind. Flyslepet akselererte langs rullebanen og forløp normalt frem til rotering. Etter rotering føltes slepet unormalt tungt, men med positivt climb-rate. Senket nesen etter forsering av trærne for å bygge fart og valgte å følge jordene i baneenden. Scannet motor og flaps. Situasjonen ble så plutselig forbedret og resten av slepet forløp som normalt.

### **SUK kommentar:**

SUK er enig med kommentaren til fartøysjef:

"La deg ikke forstyrre under avgangssjekk. Hvis du blir avbrutt, begynn på nytt!"

I dette tilfellet ble det slept med Robin med 180 Hk.

Slepefly med mindre kraft og masse (mikro) vil ha større problemer med å håndtere en slik situasjon. Kort bane (Hokksund) og lite kraft i slepeflyet minsker begge marginen når det først skjer uforutsette hendelser. Desto viktigere er det å ha gode rutiner og prosedyrer samt følge disse.