

Ting vi kan lære av

2019-02 - Avgang med pitotrørtrekk på

HENDELSESFORLØP

Flyet hadde vært i bruk en times tid før fsj skulle fly, det sto parkert utenfor klubbhuset. Da daglig sjekk allerede var utført gjorde fsj en walkaround og konkluderte med alt OK, klart for bruk. Alle prosedyrer og sjekklister ble fulgt (trodde fsj) og fsj backtracker ned for avgang. På vei ned stusser fsj litt på at fartsmåleren ikke slår inn, men tenker at fsj har såpass mye medvind under taxi at den ikke slår ut i den lave hastigheten. Fsj liner opp og melder avgang. Akselererer og roterer. Når fsj innser at fsj ikke har fartsindikator er fsj såpass høyt og langt at fsj vurderer det som ikke mulig å lande igjen rett frem, men beslutter å klatre som normalt, og melder straks at fsj kommer til å entre right downwind og lande pga manglende fartsindikator. Fsj fulgte GPS hastigheten og korrigerer for vindhastighet/retning, fsj valgte å ha ekstra god fart for å være sikker på at fsj ikke hadde for lav airspeed i landingsrunden. Fsj meldte base og finale som normalt, fortsatt med god fart – noe som resulterer i at fsj overshooter basen og må korrigere meg inn til centerline. Plassen har god plass og lang rullebane, og kombinert med litt skrå sidevind så tenkte det var best å ha for høy hastighet enn for lav, for å være på den sikre siden. Setter flap 1 på base og har lang utflating godt inn på banen.

Lander trygt, stopper, går ut og kan konkludere med at pitotrør-trekket fortsatt står på.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

1. For det første så sjekket fsj ikke/la ikke merke til pitotrøret på Yxx under walkaround. Fsj har vel ca 90% av tiden min på Yxy, der er pitotrøret synlig i vingekanten, men på Yxx ligger den godt under vingen. Fsj bøyde meg ned under vingen først da fsj skulle sjekke dekket for luft, da er fsj allerede passert pitotrøret. (går rundt flyet mot klokka)
2. Ikke fulgt Sjekklisten; punkt 2 sier fjern Pitotrør-trekk; her ser fsj for meg at fsj bare har kastet et blikk ut på vingen fra cockpit, ikke fått øye på flagget (som man gjør på Yxy) og gått videre.
3. Under backtracking tok fsj for god fisk at fsj hadde såpass med medvind at fartsindikator ikke slo ut. Dette burde fsj fulgt nøyerer med på og ikke vært «fornøyd» med en slik konklusjon. Her burde fsj gått av for å undersøke.
4. Fsj har ikke noe godt svar på hvorfor fsj under akselerasjon og take-off ikke tidligere innså at fartsindikatoren viste 00.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Flytryggingsleder:

1. Vil rose fartøysjef for å gi tilbakemelding og skrive hendelse. Fokus på sjekklister å deres punkter er avgjørende. De skal utføres fysisk og utales for å få bekreftelse på at punktene er utført.
Det bør trenes på riktig bruk av sjekklister.
At fartøysjefen fullførte avgang støtter fsj fult ut å at fokus på fart i landingsrunden var prioritert reddet denne situasjonen.
2. I sjekkliste før oppstart står Pitot cover removed:
Det er her meningen at det skal bekreftes at dette ligger i cockpit og ikke henger på Pitotrør.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

1. Egen Walkaround sjekklister dersom daglig sjekk allerede er tatt av andre.
2. Takoff sjekklister, si høyt: «**Airspeed is alive and increasing**»
3. Det finnes pitotrør-trekk som rives av ved en viss hastighet, nettopp for å unngå slike situasjoner.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Veldig positivt at hendelsen blir delt og rapport skrevet. Dette er veldig fort gjort på lavvingede fly hvor pitotrøret ikke er så synlig.

Verdt å merke seg i denne saken er at piloten ser ut til å ha tatt av uten å ha sjekket hastigheten før han var i lufta. Da har han tatt «lift off» på «gefulen» med tanke på farten. Forglemmelsen burde vært oppdaget i god tid før han var i lufta. Han kommenterer jo dette selv også.

Her har vi vel et eksempel på at flere feil følger etter hverandre, noe som ofte skjer når ulykker/uhell oppstår,- at det ikke bare er en ting som fører til en hendelse. Når han først var kommet i lufta så ble situasjonen godt håndtert av piloten.

Flytryggingsrådet kommentar til ovenstående forslag til tiltak:

Det er ganske vanlig at hendelser medfører nye prosedyrer og regler for å unngå at det skjer igjen, ofte med det resultat at prosedyre og regelverket blir vanskelig, uklart og komplisert å forholde seg til. Det er derfor viktig å først gå nøye gjennom hva vi faktisk har, og gjøre en helhetlig vurdering før en slik beslutning tas.

TILTAK

Se ovenfor.