

Delvis tap av kontroll etter avgang (MAR06)

Flyet en Zenair 601 UL med Rotax 912 100 hk og fartøysjefens erfaring var 210 flytimer og 760 landinger. Det ble landet på en liten gresstripe for å treffe noen kjente, men denne dagen var det noen cm nysnø. Etter en hyggelig prat var det avgang igjen etter en halvtime. Flyet hadde med passasjer og mye fuel om bord. Været var klart, temperaturen -7 grader og et lite vinddrag i baneretningen. Etter taxing ut og klargjøring ble det gitt full gass og stikka i magen, med 6-7 cm tørr snø på banen som var i oppoverbakke.

Piloten kjente med en gang at flyet brukte lengre tid enn normalt på å bygge fart. Nesen løftet seg og flyet roterte med høy nese og piloten kjente at det var lite ror-autoritet. Flyet dro ut mot høyre og høyre ving droppet. Fikk den ikke opp igjen og jordet på siden av banen kommer nærmere for hvert sekund som går. Piloten fikk omsider sparket venstre sideror og senket nesen noe. Først da retter flyet seg opp og stiger på vanlig måte.

To andre piloter hadde orkesterplass til hendelsen og fartøysjefen ringte opp til plassen etter landing for å få en beskrivelse av hva som skjedde. De hadde en klar oppfatning om hendelsen, og hadde fått seg en skikkelig støkk. Det ble da klart at flyet rett og slett hadde fått steilet ut den høyre vingen i en kritisk fase i avgangen.

Hva vi kan lære av denne hendelsen.

Fartøysjefen flyr vanligvis alene og med halve tanker. Banen på hjemstedet er forholdsvis flat og rask til å bygge opp fart på. Dette gjør at en kommer fort i lufta og stiger raskt. Det som ikke ble lagt inn i forberedelsene i avgang på den fremmede plassen var tyngre fly, oppoverbakke i avgang, og 5-7 cm snø. Etter at nesehjulet var i lufta med stikka i magen ble ikke nesen senket igjen for å bygge opp ytterligere fart før flyet tok av. Det skjedde derfor med altfor høy nese. I denne fasen skulle nesen blitt senket umiddelbart etter avgang, og sideroret, ikke balaserorene, vært brukt for å styre retningen.

Fartøysjefen rapporterte hendelsen fordi det var en skremmende erfaring som fort kunne endt annerledes. Det er de siste årene skrevet mye om steiling. Steiling i lav høyde er livsfarlig og faremomentene kan ikke gjentas for ofte. Etter landing på hjemstedet ble flyet dratt ut av hangaren igjen for å foreta 3 avganger for å riste av seg den ubehagelige følelsen som kom krypende. Denne gangen med skikkelig fokus på sikker fart før hovedhjulene forlot moder jord og nesa ned for å bygge fart før videre klatring.

-o Slutt o-