

Hendelsesrapporter pr. 1.11.2019

Hendelse	Dato	Beskrivelse	Flytype	Fase	Instruksjon	Solo	Art
01	25.01.2019	Brann ved fylling drivstoff	Sirius TL3000	Bakken	Ja	Nei	Skoling
02	01.04.2019	Avgang med pitot trekk på	Dynamic WT-9	Avgang	Nei	Nei	Privat
03	15.04.2019	Tap av kontroll etter landing	Dynamic WT-9	Landing	Nei	Ja	Skoling
04	30.04.2019	Motorstopp forgasser falt av	FK9	Bakken	Nei	Nei	Privat
05	13.04.2019	Tap av kontroll etter landing	Jabiru	Landing	Nei	Nei	Privat
06	13.04.2019	Tap av kontroll i landing	Aeroprakt	Landing	Nei	Nei	Privat
07	08.05.2019	Punktering	Dynamic WT-9	Landing	Ja	Nei	Skoling
08	28.02.2019	Vibrasjoner motor etter avgang	Dynamic WT-9	Avgang	Nei	Nei	Privat
09	07.05.2019	Taxing med tauestag	Sirius TL3000	Bakken	Nei	Nei	Privat
10	16.06.2019	Luftromkrenkelse TMA	Dynamic WT-9	Enroute	Nei	Nei	Privat
11	26.06.2019	Birdstrike	Dynamic WT-9	Enroute	Nei	Nei	Privat
12	30.06.2019	Punktering	Dynamic WT-9	Landing	Nei	Nei	Privat
13	02.06.2019	Tap av motorkraft	Storm	Enroute	Ja	Nei	Skoling
14	24.06.2019	Knekt nesehjulsfeste	Rans S6	Landing	Ja	Nei	Skoling
15	09.07.2019	Nesehjulstrikk	Zenair 601	Landing	Ja	Nei	Skoling
16	07.07.2019	Luftromkrenkelse AFIS	Sirius TL3000	Landing	Nei	Nei	Privat
17	27.06.2019	Skadet propeller	Aeroprakt	Landing	Ja	Nei	Skoling
18	10.07.2019	Luftromkrenkelse CTR	Dynamic WT-9	Enroute	Nei	Nei	Privat
19	23.07.2019	Tap av kontroll i landing	Dynamic WT-9	Landing	Nei	Nei	Privat
20	01.08.2019	Tap av kontroll i landing	CTSW	Landing	Ja	Ja	Skoling
21	01.08.2019	Mistet halehjul ved landing	Team Air-Bike	Landing	Nei	Nei	Privat
22	25.07.2019	Runway incursion	Team Air-Bike	Taxing	Nei	nei	Privat
23	01.09.2019	Usikret fly ruller inn i bil	Dynamic WT-9	Bakken	Nei	Nei	Privat
24	23.08.2019	Tap av kontroll etter landing	Savannah ICP	Taxing	Nei	Nei	Privat
25	04.08.2019	Luftfilter løsnet og traff propeller	Albatros	Avgang	Nei	Nei	Skoling
26	09.07.2019	Runway incursion	Faeta 321	Taxing	Nei	Nei	Privat
27	09.07.2019	Luftromkrenkelse AFIS	CALIDUS	Enroute	Ja	Nei	Skoling
28	25.07.2019	Tap av motorkraft	Sirius TL3000	Avgang	Nei	Ja	Skoling
29	01.08.2019	Tap av kontroll etter landing	Dynamic WT-9	Landing	Nei	Nei	Privat
30	04.10.2019	Tap av motorkraft	Rans S6	Avgang	Nei	Nei	Privat
31	29.09.2019	Tap av kontroll i landing	Aeroprakt	Landing	Nei	Nei	Privat
32	24.09.2019	Lokk oljetank løsnet	Aeroprakt	Avgang	Nei	Nei	Privat
33	01.10.2019	Brudd i en festebrakett nesehjul	Dynamic WT-9	Landing	Nei	Nei	Privat
34	13.10.2019	Nærpassering	Dynamic WT-9	Enroute	Nei	Nei	Privat
35	23.08.2019	Nærpassering	Dynamic WT-9	Landing	Nei	Nei	Privat
36	27.10.2019	Motor ujevn gange	Super-Petrel 100	Bakken	Nei	Nei	Privat

2019-01 Forenklet hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	25.01.2019
Flytype:	TL-3000-sirius
Motor:	Rotax
Pilotens totale mikroflyerfaring:	
Pilotens flytimer siste 90 dager:	
Pilotens erfaring på flytypen:	
Flygingens art:	På bakken
Materielle skader:	Missfarging på lakk, smeltet deksel i bakenden på vinge
Aktuelt vær:	Oppledt, tørt vær -2 grader

HENDESESFORLØP

Eg var på jobb men stoppet fordi hangardøren var open. NN skulle gjøre det nye flotte klubbflyet klart for flyging. Pga dårlig rygg ble eg bedt om hjelp for å fylle bensin. Fylte først 20 liter på høyre vingetank. Flyttet over og fylte så på flyets venstre vingetank. Etter fylling av ca 10 liter oppdaget eg flammer på trakt og bensinkanne. Sette så på korken på kannen og sendte denne ned til NN. Fjernet så den brennende trakten og kastet denne frem og bort fra flyet. Bensin rant fra trakt til vingens overside når denne ble fjernet, denne bensinen ble så antent. Jeg sprang til hangarporten og hentet et teppe som så ble lagt over vingen, dette var meget effektivt mot flammene og brannen ble slukket. Oppdaget så at det kom røk fra deksel i bakkant av vingen, så ikke at det brant i denne før litt senere og dekselet ble delvis smeltet.

Trakt ble jordet til flyet, kannen ble jordet ved at stussen ble lagt mot aluminiumen på trakten.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Statisk elektrisitet mellom kanne og trakt. Trakt var laget av aluminium og med filter av skinn. Mulig at karbonfiber fly er spesielt mottakelig til opplading av spenning

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Both are PPLA+Mikro Pilots that are eager to fly the new club aircraft. NN who was next to fly wanted to fill up while I was on my way to the airport. He said he had some approved plastic cans he could use and argued against the grounded metal can procedure that I explained on the phone. Ref. POH 8.2.2.2 NN learned about following instructions the hard way. He is undergoing additional instruction with regard to safe and Hazardous attitudes.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Tanking med håndpumpe/lukket system. Jording mellom fly og jordspyd i bakken. Brannteppe tilgjengelig ved flyet kunne slukket brannen tidligere.

The club has set up some Standard Operating Procedures (SOPs) That now include fueling. The Aircraft has been grounded until we hear back from the producer and the appropriate tests and inspections can be completed by NLF Besikingsmenn.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Innhentet fra Brannsjef Vidar Husa.

Bensin 95/ 98 oktan har et flammepunkt ned til – 40 grader celsius. Eksplosjonsområdet er fra 0,6 – 8 volumprosent. For det første skal all fylling foregå utendørs og i god avstand til hangar og andre fly. Bensin må bare oppbevares i godkjente beholdere og trakter må være godkjent for bensin og brennbare væsker. Ved fylling av bensin er jording alfa og omega. Enten ved jordingsklemmer fra fylleutstyr og fly. De fleste av oss fyller fra kanner og da er det viktig å tenke på følgende:

- Jo kaldere og tørre luften er jo større er mulighetene for statisk elektrisitet.
- Avmontering av beskyttelsestrekk på flyet skaper gjerne statisk elektrisitet.
- Sørg alltid for å være kledd slik at klærne ikke lager statisk elektrisitet. Flightsuit er således et godt utgangspunkt for all kontakt med fly.
- Videre må det sørges for at fly, kanne, trakt og personell utlades før fylling. Dette gjøres ved at man fysisk tar på kanne, fly og trakt samtidig før fylling. Viktig at dette opprettholdes gjennom hele fyllesekvensen.
- Hvis vi avbryter fyllingen for å sjekke hvor mye bensin det er blitt på tanken må man igjen sørge for utlading før man fortsetter.
- Husk også at å løfte kannetuten fra trakten mens man fyller gir grobunn for spenningsforskjell mellom kanne og trakt. Jo lengre fallhøyde bensinen får fra kanne til trakt vil også akselerere oppbygging av statisk elektrisitet.
- Vær nøye med og ikke søle ved fylling. Tørk av eventuelt søl før fylling fortsetter. Søl av bensin bidrar til større brann hvis uhellet er ute.
- Fyll også slik at det er minst mulig bensin i trakten under fyllesekvensen, hold kropp og ansikt så langt som mulig unna trakten.

Hvis uhellet er ute er det om å gjøre og holde hodet kaldt. For det første er det bare bensindampen som brenner, tanken vil aldri eksplodere for det vil bestandig være for feit blanding i beholderen, ha lokk til tank og beholder klart, tar det fyr i trakta så ikke riv denne av flyet før den er tom for da vil vi søle utover flatene rundt tankstussen og gjøre problemet større, kannen vi fyller fra vil også brenne og denne setter vi rolig vekk og setter på lokket, når trakta er tom tas denne vekk og lokket settes på tanken så er brannen slokket. Dette høres kanskje enkelt ut men er prøvd ut i praksis under et brannkurs med piloter fra Mikroflyklubben Øst i våres. Hvis dette ikke lykkes eller at man vegrer seg for denne operasjonen er slokking med et brannsløkkingsapparat eneste gjenværende mulighet. Et Co2 apparat er glimrende for dette formålet for det forurenser ikke slik som pulver. Ha for sikkerhetsskyld apparatet i nærheten ved fylling. Et brannteppe er også godt egnet til å kvele flammene med og bør også være obligatorisk i enhver hangar. Pulver eller skumapparat er også en selvfølgelighet i en hangar.

Hvis brannen ikke skulle la seg stoppe eller at man ikke klarer å slokke må man sette alt inn på og begrense brannen ved å dra det brennende flyet i sikker avstand til andre brennbare objekter og ringe brannvesenet på tlf 110.

Jeg vil avslutningsvis oppfordre alle klubber til å kontakte det stedlige brannvesenet for en øvelse med fokus på væskebranner og praktisk slokking.

TILTAK

Se flytryggingsutvalgets uttalelse

2019-02 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	01.04.19 – kl 16:20 (2019-02)	
Flytype:	Dynamic WT9	
Motor:	ROTAX	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 70t:40m	Antall starter: 174
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 3t:15m	Antall starter: 7
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 1t:20m	Antall starter: 5
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 70t:40m	Antall starter: 174
Flygingens art:	Privat, passasjertur	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	CAVOC sidevind fra 190 grader 8-10 knop	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Flyet hadde vært i bruk en times tid før jeg skulle fly, det sto parkert utenfor klubbhuset. Da daglig sjekk allerede var utført gjorde jeg en walkaround og konkluderte med alt OK, klart for bruk. Alle prosedyrer og sjekklister ble fulgt (trodde jeg) og jeg backtracker ned for avgang. På vei ned stusser jeg litt på at fartsmåleren ikke slår inn, men tenker at jeg har såpass mye medvind under taxi at den ikke slår ut i den lave hastigheten. Jeg liner opp og melder avgang. Akselererer og roterer. Når jeg innser at jeg ikke har fartsindikator er jeg såpass høyt og langt at jeg vurderer det som ikke mulig å lande igjen rett frem, men beslutter å klatre som normalt, og melder straks at jeg kommer til å entre right downwind og lande pga manglende fartsindikator. Jeg fulgte GPS hastigheten og korrigerer for vindhastighet/retning, jeg valgte å ha ekstra god fart for å være sikker på at jeg ikke hadde for lav airspeed i landingsrunden. Jeg meldte base og finale som normalt, fortsatt med god fart – noe som resulterer i at jeg 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 jeg ikke/la ikke merke til pitotrøret på Yxx under walkaround. Jeg har vel ca 90% av tiden min på Yxy, der er pitotrøret synlig i vingekanten, men på Yxx ligger den godt under vingen. Jeg bøyde meg ned under vingen først da jeg skulle sjekke dekket for luft, da er jeg allerede passert pitotrøret. (går rundt flyet mot klokka)
2. Ikke fulgt Sjekklisten; punkt 2 sier fjern Pitotrør-trekk; her ser jeg for meg at jeg 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 jeg for god fisk at jeg hadde såpass med medvind at fartsindikator ikke slo ut. Dette burde jeg fulgt nøyerer med på og ikke vært «fornøyd» med en slik konklusjon. Her burde jeg gått av for å undersøke.
4. Jeg har ikke noe godt svar på hvorfor jeg 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 jeg fullt 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 sjekkliste dersom daglig sjekk allerede er tatt av andre.
2. Takoff sjekkliste, 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.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS 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 luften. Da har han tatt «lift off» på «gefulen» med tanke på farten. Forglemmelsen burde vært oppdaget i god tid før han var i luften. 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 luften 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

ingen

2019-02 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	15.04.2019 (2019-03)	
Flytype:	Dynamic WT9	
Motor:	Rotax 912is	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 53	Antall starter:165
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 12 timer	Antall starter:24
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 12 timer	Antall starter:24
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 53	Antall starter:165
Flygingens art:	Langtur navigasjon Solo	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Sol 3 m/s vind	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP:

Dette var første gang til [REDAKERT] på en solo langtur navigasjon. Turen ble planlagt godt (over flere dager) med å studere kart og video fra stedet både inn og utflyging for å kunne forberede meg så god som overhodet mulig. Fsj. var også i kontakt med de som driver plassen og fått beskjed at det var gode forhold på [REDAKERT]. Det ble laget operativ plan samt flightplan begge veier. Været var fint CAVOK, 5 grader og nesten vindstille.

Innflyvningen til [REDAKERT] gikk fint, men da Fsj. skulle lande kom flyet for langt til venstre på rullebanen. Med forlite høyre sideror fikk fsj. ikke rettet opp flyet tidlig nok til at Fsj. kunne forhindre at venstre hovedhjul kom utenfor asfalten og traff det våte gresset og sank gjennom, da det var veldig vått. Landet altså på banen, men skjente ut til venstre. Farten var heldigvis lav da fsj. hadde flaret godt og fått all energien ut av flyet før fsj. satt det ned. Det våte gresset tokk takk i venstre hoved hjul og dro hele flyet mot venstre uten at fsj. da kunne gjøre noe. Hele flyet ble til slutt stående utenfor banen, ca 1 meter av vingen var inne på banen etter flyet hadde stoppet. Fsj. fikk heldigvis hjelp på stedet til å trekke flyet opp. Løftet det i vingen og fikk lagt planker under hjulene. Det var ikke mulig å få det ut alene.

Bildene som er tatt er akkurat i landing og et rett etter landing, det etter landing viser jo også flyet utenfor asfalten med venstre hovedhjul. Asfalten er ca 8,5 meter bred. Øvrige bilder viser hjulene og det våte gresset.

Flyet ble dratt opp. Med god hjelp ble flyet sjekket og det var ingen materielle skader. Returen til [REDAKERT] gikk uten problemer iht flightplan. Der ble hjul og fly vasket for smuss.

PS. Flyet ble for øvrig stående på rullebanen etter fsj. hadde fått det opp fra gresset. TW var ikke brøytet. Noe fsj. ikke hadde fått beskjed om da fsj. kontaktet og fikk landingstillatelse.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN:

Årsaken er at flyet kom for langt til venstre ved landing. Fsj. mener dette er noe som ikke burde skjedd etter den opplæringen fsj. har fått.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Lang-nav solo til flyplass man ikke har landet på tidligere er en utfordring. Flytryggingsleder vil henstille til alle å være meget varsom i slike tilfeller. Det er av aller viktigste betydning at de opplysninger en får ved henvendelse til ansvarlig personell ved flyplassen gir opplysninger som er relevante for den som skal besøke plassen.

Å lære å holde senterlinjen både ved taksing, avgang og landing er viktig i alle sammenhenger og øker flysikkerheten betydelig.

Soloelevens vurderinger støttes og klubben verdsetter hans opptreden etter at hendelsen inntraff. Det ble gjort i samråd med både instruktør og tekniskleder.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER:

Bruk pedal til å holde senterlinjen. Flyet er ikke på bakken før det er på helt nede. Kanskje burde fsj. blitt informert om at det vært svært vått utenfor banen da fsj. tok kontakt for å få tillatelse til lande. Det kunne kanskje ha økt fokuset ennå mer.

Bruke denne rapporten som en hendelse for å minne andre på at, selv med gode forberedelser og en god plan, kan litt uoppmerksomhet føre til uhell. Gi en påminnelse om at flyturen ikke er over før flyet er parkert.

Slik fsj. tenker er det svært god opplæring rundt det med pedalbruk og styre flyet. Evt tiltak må være å fortsette å øve mer på dette, særlig på smale baner. Huske på at gressbaner, særlig på denne årstiden, er vått og ofte ikke kan benyttes med små hjul.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Instruktøren må gjøre relevante vurderinger ift den planlagte turen, forholdene og elevens erfaring.

TILTAK:

ingen

2019-04 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	30.04.2019	
Flytype:	FK9	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer:	
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:	
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:	
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:	
Flygingens art:	Oppstart	Antall starter:
Materielle skader:		Antall starter:
Aktuelt vær:		Antall starter:

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Under oppstart sprakk flotørfleisen på den eine forgasseren, som resulterte i at forgasseren falt av, heldig det skjedde på bakken. Det er lite klaring mellom topp forgassere og topp covling, med tanke på vibrasjon av den har lite tro på det. Det kan selvsagt vera fabrikkasjonsfeil. Sender dette vist det kan vera nyttig å opplyse andre om mitt problem. Setter inn ny på den andre også. Feilen er vanskelig å kontrollere da den er skjult av gummi å sprekken kan starte innenfra. Flyet er ein FK9 Mark IV. Motor 912 uls som har gått 150t. Flyet er originalt.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Fant nok ut av årsaken til sprekken i forgasser flensen. Meg fortalt skulle den skiftes etter 500t. Det eg ikke har fått med meg er at det er årsbegrensing på delen. Det samme gjelder forgasser membranen. La hendelsen ut på Facebook Hverdagsprat Flyforum der blei eg tipsa om at dei skulle byttes hvert 5 år. Rotax sine sider står det 36 mnd. 3 år. Får håpe det ikke er fleire som var like uvitende som meg.

Uttalelse fra Teknisk Utvalg

Det er en kjent sak at gummiflensene mellom forgasser og manifold (carburetor sockets) kan svekkes over tid. I følge vedlikeholdsmanuelan skal disse inspiseres hver 200t. I tillegg er det vanlig å bytte gummikomponenter slik som slanger, motorfester, forgassergummi og membran med 5 års intervall.

I tillegg er det viktig å merke seg at fjærene som sitter over forgasserflens er viktige for å holde forgasserne på plass spesielt under start og stopp når det ofte oppstår vibrasjoner. Å erstatte fjærene med strips er ingen god løsning.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Det henvises til Rotax Maintenance Manual 912 Series (Line Maintenance) kapittel 2.1. og

2.2 Time limits for rubber Parts, og Time limit for fuel pump.

TILTAK

Det vil bli iverksatt tiltak for å øke bevisstheten rundt dokumentasjon for motorer brukt i mikrofly.





2019-05 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	13.04.2019	
Flytype:	Jabiru 170	
Motor:	2200	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 81:35	Antall starter: 265
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 6:15	Antall starter: 14
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 0:00	Antall starter: 0
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 75:40	Antall starter: 235
Flygingens art:	Egentrening	
Materielle skader:	Propellstrike – skade på propelltip etter kontakt med rullebanen	
Aktuelt vær:	Cavok, Varierende vindforhold	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP:

Retur til flyplass etter 1,5 timer stalltrening \ sakteflyging (øvingsrekke). Klarert righthand downwind rwy 18 for touch and go. KLM fly som tok av fra RWY18, meldte fra til tårnet om tailwind under rotate, Jeg ble derfor reklarert til RWY36. Tårnet opplyste om veldig varierende vindforhold. 15 kn 230 gr i syd av rullebanen og 5 kn 070 gr i nord. Landingen gikk greit, men ved klargjøringen til takeoff, mens flyet ennå var i fart, skjente flyet til venstre under gasspådrag. Påfølgende oppbremsing for å hindre å havne utenfor rullebane, resulterte i propellstrike.

Det ble opplyst til Tårnet og take off avbrutt.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN:

Mistet fokus på senterlinjen et lite øyeblikk (senket blikket) for å konfigurere flyet for takeoff (sette flaps, ta av forgasservarme). Med relativt høy hastighet på flyet var det nok til å miste retningen under rådende vindforhold.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE:

Det var varierende vind og gust (værhaneeffekt på bakken). Ved sterk oppbremsing kan propellen slå i bakken pga. myk fjæring i nesehjulsleggen. Eventuelt at det var «en andre berøring» i bakken som pga. myk fjæring i nesehjulsleggen utgjorde propell-striken.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER:

Bruke tid til å forberede ny take off ved TG, og være helt stabilisert og fokusert på rullebane før en gir gass for take off.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE:

FTU ber mikrofly klubber generelt fokusere på de føringer som gis ifb. med flytryggingsmøter. Årets tema er relatert til denne type hendelser. Trening på landinger er som vi alle vet viktig, men det er også viktig at det trenes med den rette teknikken. Når man trener lite over tid, og særlig i begynnelsen av karrieren er det lett å glemme viktige deler av teknikkene lært under utdanningen.

Det er normalt at propellerstrømmen dreier nesens til venstre ved motorpådrag, noe som må kompenseres for med høyre sideror. Dette er vanskelig å korrigere for rett mens man kikker inn i cockpit. Flyet må uansett omkonfigureres når flygeren har kontroll på flyet med

overskudd til å gjøre nødvendige håndgrep, dette betyr lav hastighet eller om nødvendig full stans. Gasspådrag som nødvendigvis gir krefter som påvirker flyets situasjon må ikke gjøres uten at det er fullt fokus ut av cockpit, og spesielt i situasjoner hvor det også er andre uforutsigbare krefter som påvirker flyet. I dette tilfelle ustabile vindforhold, men det kunne også være ujevn rullebane el. Forgasser varme er også noe som kan skrus av tidligere, slik at dette ikke er en faktor når man skal ta av igjen. Det kan være den ene tingen som gjør at fartøysjef ikke har nok kapasitet til å utføre de viktige oppgavene.

TILTAK

I forbindelse med Flytryggingmøter 2020 så vil tema tap a kontroll på bakken inkluderes som tema/kampanje.

2019-06 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	13/4 2019	
Flytype:	AEROPRAKT	
Motor:	ROTAX	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 94.00	Antall starter: 417
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 7:40	Antall starter: 16
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 2:15	Antall starter: 7
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 53:30	Antal starter: 286
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	Nesehjulslegg	
Aktuelt vær:		

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Startet opp fra [REDAKERT] flyplass ca. kl 10.30 og skulle fly til [REDAKERT], når jeg ankom flyplassen 20 min senere tok jeg en overflyging for å sjekke banen, vindpølsen hang rett ned så jeg planla innflygning fra nord siden det er lettest på denne flyplassen. Det landet også et fly rett før meg og han landet også fra nord. Når jeg kom inn for landing andre gang syns jeg at forholdene var bra og jeg tok innflygningen som vanlig, sjekket fart og satte flapsinnstilling på hakk nr. to, men kanskje litt høy fart. Da jeg traff bakken fikk jeg en ganske kraftig sprett opp igjen, istedenfor og bare gi full gass og ta av igjen så gjorde jeg den fatale feilen og presset stikka frem over og klemte fremhjul ned i bakke så nesehjulsleggen ble bøyd og låste styringen. Fikk deretter bremsset ned flyet og stoppet det selv om det var vanskelig og styre det med ødelagt styring.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Årsaken etter min mening er at jeg førte stikka fremover når jeg traff bakken og fikk spretten på flyet, istedenfor å avbryte landingen og gi gass og gå om igjen.

En annen medvirkende grunn kan være at det er ganske lenge siden jeg har fløyet noe særlig med dette flyet og derfor ikke så vant til hvordan det oppfører seg under landing, men jeg hadde to fine landinger med flyet to dager tidligere på Bøverbru så jeg følte meg trygg for å lande der.

Har også landet der et titals ganger tidligere med forskjellige fly, så det følte også trygt.

En annen faktor kan kanskje være at jeg har følte et vis press på meg når jeg skulle lande flyet, siden det sto tre personer og så på meg når jeg skulle lande, har tidligere landet mange ganger med publikum som ser på når jeg lander, kan ikke huske at jeg tenkte på det under landingen men kanskje det kan ha påvirket meg på en eller annen måte.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Dette er dessverre en type skader vi har hatt noen av i klubben vår. Vi har fokus på dette i opplæringen men ser kanskje at vi skal fokusere ennå mere på å gjøre våre piloter bedre på å unngå dette i fremtiden.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Ikke skyve stikka fremover når man får sprett i flyet, men gi gass og gå om igjen til ny landing.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Fartøysjef skriver at innflying kanskje forløp med noe høy fart. Det er viktig å trene på stabilisert finale samt på det å gå rundt. Det er lett å «bestemme seg» for å lande, og at go-around ikke er en opsjon i hodet. Dette er det viktig å trene på.

TILTAK

ingen

2019-07 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	08.05.2019 UTC 11:57	
Flytype:	Dynamic WT9	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 551:20	Antall starter: 1112
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 46:40	Antall starter: 128
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 24:00	Antall starter: 64
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 390:40	Antall starter: 841
Flygingens art:	Landingstrening	
Materielle skader:	Punktert dekk under landing	
Aktuelt vær:	Sol, crossvind og gust	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP:

Hendelsen skjedde i forbindelse med skoleflyvning med elev, hvor det skulle trenes på T/G. Det var på første landing at høyre hjul punkterte. Flyet hadde lav fart da det satte seg og det var ingen dramatik. Fsj og elev fikk raskt stoppet flyet på banen. Fsj meddelte øyeblikkelig på radioen at flyet hadde fått en punktering (beskjeden ble sendt to ganger som blindmelding). Det ble så benyttet litt motor for å dra flyet ut mot siden av rullebanen før motor ble stoppet. Fsj og elev tok på seg gule vester og fant frem håndradio for å lytte på flyplassens frekvens etter annen trafikk. Flyet ble så løftet og dratt halvveis ut av banen. Fsj og elev fikk så raskt kontakt med noen andre på flyplassen som hjalp oss med å finne et rullebrett som kunne settes under det punkterte hulet og hjalp til med å dra flyet til parkeringsområdet. Det ble hele tiden holdt god utkikk etter andre fly og lyttet på frekvensen etter annen trafikk. Det var ingen annen trafikk og alt gikk som det skulle. Fra punktering til flyet var på parkeringsområdet gikk det knapt 10 minutter.

Hjulet ble skiftet på stedet, det var ingen øvrige skader.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN:

Antar at det er en metallsplint fra børsten som blir benyttet til å rengjøre rullebanen på Flyplass. Grunnen er at det er funnet metallsplinter i hjulene på klubbflyene ved tidligere punkteringer. Landingen i seg selv var ikke nok til å punktere hjulet. Fsj. kunne heller ikke se noen ytre skader på dekket utover normal slitasje.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Punktering er en operativ risiko som vi alle må være forberedt på. Det er i klubben registrert 4 tilfeller av punktering. De er ikke rapportert, noe som vil bli innskjerpet. Det er mistanke om metall tråder fra feiemaskin ved kjeller flyplass som kan være årsak. Dette jobber klubben med å finne ut av. Ved dette tilfelle er det ikke funnet tråder fra feiemaskin, men heller tegn på at dekket har hatt en sideveis bevegelse slik at det hadde løsnet fra felg. Teknisk leder

har bestemt at flyene skal få en ny bredere dekkstørrelse som skal være mindre utsatt for punktering. Disse kommer inn etterhvert som lagrene av dekk er brukt opp. Det vil bli plassert dekk i flyene slik at det er mulig å skifte disse ved punktering. Ved dette tilfellet løste besetningen problemet på en utmerket måte samt at personell fra flyplassen bidro for å få maskinen ut av aktiv rullebane.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER:

Fsj. vurdering er at punktering kan skje, men sjekk dekkene nøye for slitasje, eller spisse gjenstander. Land med hjulene i lengderetningen for å minske slitasje på dekkene, selv om det ikke hadde gjort noe forskjell her.

Fsj. vil påpeke at det er viktig å ha med gule vester i flyet, samt en ekstra håndholdt radio! Det gjør situasjonen tryggere når uhell faktisk skjer. Det er også nyttig å ha med, eller ha tilgang på ekstra reservedekk i slike situasjoner.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

FTU har ingen ytterligere kommentarer da beskrivelse, kommentarer og forslag til tiltak er godt dekket i rapporten.

TILTAK:

Utføre analyse for å avdekke om det er spesielt utsatte flyplasser

2019-08 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	28.02.19	
Flytype:	Dynamic WT9	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 94	Antall starter:271
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:15	Antall starter:25
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:5,5	Antall starter:7
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:94	Antall starter:271
Flygingens art:	Privat	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Opphold, noen mindre skyer	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Torsdag 28.02.19 tok jeg og min datter LN-YXX fra A til B.

På turen nedover fungerte flyet som vanlig uten tegn til noe galt.

Hadde en stopp på ca 10 min på A før retur tilbake til B. Nå alene i flyet.

Gjorde run-up som vanlig. Etterpå ble jeg stående på vent for et annet fly i ca 3-4 min før det var klart for avgang.

Benyttet bane 30.

Under avgang fungerte flyet som normalt frem til et sted mellom 300 og 500 ft AGL. Det kom plutselig forholdsvis kraftige vibrasjoner i flyet og turtallet datt til under 2000 rpm, og jeg hadde tilnærmet ingen motorkraft. Prøvde å dra gassen ned til tomgang for så å gi full gass på nytt uten noe bedring. Nå hadde jeg igjen ca ¼ rullebane foran meg og vurderte derfor at gjenværende rullebane ble for kort til å lande på. Jeg hadde da valget mellom lande på jordet ca 45 grader ut til venstre, benytte nødskjermen eller ta en 180 graders sving og prøve å nå rullebana. Med fokus på nok fart og moderat «bank» valgte jeg det siste. Jeg klarte å nå rullebana og landingen gikk fint.

Forsikret meg i etterkant om at venstre tank var i bruk og at bensinpumpa var på.

Kort tid etterpå kom instruktør ved A og tilbydde seg å ta en titt på flyet.

Vi gjorde en ny run up (nå også på full gass over lengre tid) uten noen symptomer på at noe var galt. Vi tok deretter en landingsrunde som også gikk som normalt.

Det ble besluttet å la flyet stå igjen på flyplassen den dagen dette skjedde. Pga av at ingen

kunne konkludere med hva som var årsaken ble det bestemt i samråd ned teknisk leder at flyet skulle bli stående igjen til han fikk tatt turen nedover og sett over det. Ventet derfor på videre instruks om hva jeg skulle skrive i boka, da årsaken var ukjent. Må si jeg var litt usikker her. Uansett var flyet låst, nøkkelen lagt bort, og det var notert at det det var en anmerkning i boka, men ikke hva det gjaldt. Flyet ble også grounda i myweblog. Det var derfor ingen som fikk tilgang til flyet før teknisk leder hadde sett på det og eventuelt friskmeldt det.

Den påfølgende lørdagen, altså to dager senere, reiste jeg og teknisk leder nedover for å se på flyet. Teknisk leder gjorde diverse feilsøkinger uten å finne noe galt.. Flyetfløy flyet tilbake til hjemmeplassen. Hva som ble logget og notert på denne turen er jeg usikker på. Jeg er også usikker på om flyet ble friskmeldt etter dette.

Teknisk leder fikk besked om hendelsen etter at flyet ble testflydd på Kjeller 28.02.2019. Dette burde ikke vært gjort etter teknisk leders mening. Instruktøren som var med fartøysjefen på denne testturen har i ettertid medelt teknisk leder at dette kanskje ikke var så smart. Fartøysjefen ble frarådet å fly LN-Yxx hjem til hjemmebasen.

Flyet ble inspisert av teknisk leder 02.03.2019 på Kjeller, hvor fuelsystemet med filtere ble sjekket. Besin ble sjekket for vann og fragmenter uten funn. Forgassere demontert og sjekket mot rusk og lekkasje på membranen. Det ble gjort mikroskopisk funn av et fragment i det ene flotørkammeret. Forgasserne hadde ca 250 timer gangtid med nyeste type flottører fra Rotax. Tenningmoduler ble sjekket og magneter ble "testkjørt" uten unormale avvik. Motor ble testet og gikk som normalt etter gjennomgang som beskrevet ovenfor. Flyet ble testflydd over Kjelle flyplass for så direkte bli fløyet til hjemmebase over landbart område på negativ flightplan uten avvik. Dog anbefaler teknisk leder, etter et føre var prinsipp, å nullstille forgasserne før flyet settes i klubbdrift igjen. Teknisk leder signerer loggbok da nye forgassere er på plass og da hendelsen er nottert i loggbok av fartøysjefen som førte flyet da hendelsen oppsto.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Jeg tror alt kokte ned til at det måtte være forgasser ising som var årsaken uten at jeg kan si noe mer om det.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Operativ Leders uttalelse

Som Operativ Leder i Hedmark Flyklubb har jeg gjennomgått hendelsen på telefon med piloten og i tillegg lest hendelses rapporten.

Etter min vurdering mener jeg at piloten har opptrådt på en ryddig og forsvarlig måte. Han vurderte de aktuelle alternativer han hadde og berget både seg selv og flyet.

Han fikk hjelp på stedet, men det er bekymringsfullt er at de etter en motortest på bakken gjennomførte en landingsrunde uten at flyet var nærmere kontrollert av teknisk leder. Etter min mening burde flyet hatt en bedre gjennomgang før en ny flytur.

Det er skrevet se merknad i flyets tekniske loggbok, men det er ingen merknader å finne i dokumentene. For at teksten se merknad ikke bare skal «henge i luften» må det kvitteres for gjennomført kontroll og «friskmelding» av flyet før videre bruk av flyet.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

FTU slutter seg til operativ leders uttalelse.

TILTAK

Gjennomgang av rutiner rundt føring av både flygetid og anmerkninger i fartøyjournal.

Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	7. mai 2019	
Flytype:	TL 3000 Sirius	
Motor:	Rotax 912 iS	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 89:52	Antall starter: 285
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 11:59	Antall starter: 21
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 3:54	Antall starter: 6
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 12:24	Antall starter: 31
Flygingens art:	30 min flyvning lokalt	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Gode forhold til å fly.	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Styre/trekkstag ble ikke demontert, og var fortsatt montert under taksing. Fartøysjefen ble advart fra tårnet om hendelsen, hvorefter fartøysjefen demontert styre/trekkstag og fortsatte den planlagte operasjon.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Walk around og daglig utsjekk er gjennomført før flyet blir forflyttet ut av hangar, deretter blir piloten forstyrret av andre planleggingsoppgaver og overser at styre/trekkstag fortsatt er montert på flyet.

Etter forflytting av flyet går fartøysjefen av hensyn til vind/hallende terreng, direkte til cockpit for å aktivere parkeringsbremsen. Deretter blir fartøysjefen opptatt av andre planleggingsoppgaver inne i flyet.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Daglig inspeksjon må foregå uten forstyrrelser. Blir man forstyrret utføres sjekklisten på nytt. Det siste man gjør før man setter seg inn i flyet er en walk around. Vi er heldig at Avinor ser trekkstaget mens flyet fortsatt er på bakken.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Som fartøysjef har jeg på bakgrunn av hendelsen, reflektert over egne rutiner ved daglig inspeksjon og walk around. Fremadrettet har jeg endre mine rutiner, på en måte så walk around blir det siste jeg gjør før jeg selv setter meg inn i flyet, og dermed etter daglig utsjekk. Mitt forslag er å gjennomføre walk around som det aller siste før fartøysjefen setter seg inn i flyet.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

FTU tilslutter seg uttalelse fra klubben operative/flytryggingsleder.

TILTAK
ingen

2019-10 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	16.06.19	
Flytype:	Dynamic WT9	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 71:40	Antall starter: 320
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 5:55	Antall starter: 20
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 3:55	Antall starter: 13
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 52:32	Antall starter: 253
Flygingens art:	Lokal	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	5/8 deler med skyer. Rolige forhold	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP Takeoff fra ENXX med passasjer. Fløy så nedover XX i 2000 fot, da vi var over YY ble passasjer pratsom og nysgjerrig på det ene og det andre. Dette tok dessverre for mye av min fokus på høyden vår, og før jeg visste ordet av det så var vi oppe i TMA. Dumt, og veldig beklagelig!

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN Jeg ble distraheret av passasjer, mistet fokus på høyden vi klatret til. Svært uheldig, dette må ikke skje igjen!

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Det ble etter denne flyturen oppdaget avvik i forhold til de lokale bestemmelsene forbundet med ENXX. Avvikene var at det ble fløyet landingsrunder etter tillatt klokkeslett for den aktuelle dagen. Men bakgrunn i dette ble flyets GPS log gjennomgått. I forbindelse med gjennomgangen ble det observert at flyet var en liten periode oppe i overliggende TMA. Fartøysjefen ble konfrontert med dette, og bekreftet at han hadde vært uoppmerksom på høyde og fløyet opp i TMA uten klarering.

At man bryter de lokale bestemmelsene på egen flyplass og samtidig flyr opp i overliggende TMA uten klarering på samme flytur bevitner at flyturen var lite planlagt og lite gjennomtenkt. Dette er også svært alvorlig. Hverken TMA eller lokale bestemmelser har endret seg den siste tiden og brudd skulle være enkelt å unngå med riktig forberedelse og fokus.

Som fartøysjefen selv skriver ble han distraheret av nysgjerrig passasjer. Det er fartøysjefens ansvar å til enhver tid holde fokus på flyvingen som prioritering nr 1, og nysgjerrige passasjerer må derfor bes være stille om det blir mer prat en fartøysjefen kan håndtere.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Fartøysjefen har etter hendelsen blitt bedt om å sette seg tydelig inn i både lokale bestemmelser, og nærliggende luftromsklasser / inndelinger.

Ytterligere flyging med klubbens fly er inntil videre stoppet frem til tilstrekkelig kunnskap om dette er på plass.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

FTU tilslutter seg operative leders uttalelse. Følger opp rapportering til LT.

TILTAK

ingen

2019-11 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	26.juni 2019	
Flytype:	Dynamic WT-9	
Motor:	Rotax 912ULS	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 243	Antall starter: 468
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 8:35	Antall starter: 25
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 2:10	Antall starter: 5
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 48	Antall starter: 63
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	Kollisjon med fugl. <u>Tilsynelatende</u> bare lakkskade foran på overside av cowling. Anmerking skrevet, flyet groundet inntil inspeksjon.	
Aktuelt vær:	Fint VFR, sikt 50km+, halvskyet cumulus 5-6 tusen fot	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Under en normal innflyging til ENKJ i nærheten av Haukåsen i ca. 2000 fot høyde så jeg i brøkdelen av et sekund en svart fugl foran flyet før jeg hørte en dump lyd. Jeg skjønnte straks at jeg hadde kollidert med fuglen, men hørte eller så ikke noe unormalt eller følte noen vibrasjoner og antok at fuglen ikke hadde truffet propellen, men cowling.

Etter en normal innflyging og landing kunne jeg ikke se annen skade enn litt blod og kraftig lakkskade på et lite område foran på oversiden langt ute til høyre på cowlingen. Etter telefonkontakt med klubbens tekniske ansvarlige ble flyet groundet inntil kompetent personell har undersøkt skaden.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ren tilfeldighet.

Ingenting jeg kunne gjort for å unngå kollisjonen. Ingen ansamling av fugler i området.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERES UTTALELSE

Støtter pilotens vurderinger. Viktig at maskinen settes på bakken inntil teknisk har vurdert skaden-

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingsutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

ingen

2019-12 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	30.06.2019	
Flytype:	AirBike RX40	
Motor:	Rotax 447	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: ca 600	Antall starter: 2000+
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 7:55	Antall starter: 38
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 2:00	Antall starter: 9
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 3:20	Antall starter: 18
Flygingens art:	prøveflyging	
Materielle skader:	Punktert slange, venstre hjul	
Aktuelt vær:	VMC, vindstille	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Landet bane 25, mellom avkjørsel E og D. Selve landingen gjennomføres uten problemer. Under utrulling merker at flyet ikke oppfører seg normalt. Mistenker med gang punktering venstre hovedhjul. Hjul og dekk er godt synlig fra førerplass. Ser ikke noe spesielt først. Når ruller videre ser etterhvert at venstre dekk er flatt. Bremses helt opp og sier i fra til tårnet. Må ha hjelp for å rulle flyet av banen og på en slik måte at felgen ikke blir ødelagt.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ved demontering av hjul og dekk ble det funnet en liten metallflis på innsiden av dekket. Denne har sannsynligvis laget hull i slangen. Alle timer/flyginger med dette fly har foregått fra/til ENBO. På bakken har flyet kun kjørt på oppstillingsplass, takse- og rullebaner ENBO. Dekk og slange er nytt, total brukstid 3 timer 20 minutter. Metallfliser på rulle- og taksebaner er et velkjent problem for ENBO. Har hørt det samme om ENDU.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDETS UTTALELSE

Dette er et kjent problem på ENBO. Metallfliser legges igjen etter at det blir børstet med børstemaskiner på rullebanen.

Det har tidligere vært flere punktering på ENBO på grunn av dette.

Tiltak som kan gjøres er å benytte gode dekk med fly kvalitet.

På fly med dekk som har fly kvalitet har vi ikke hatt punktering.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Avinor anskaffer magnetisk feieutstyr (har hørt at man har tenkt på det på ENBO)

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingsutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

Utføre analyse for å avdekke om det er spesielt utsatte flyplasser

2019-13 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato: 02.06	02.06.19 søndag	
Flytype:	SG AVIATION STORM 280	
Motor:	ROTAX 912 ULS 100HP	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer:687	Antall starter:5523
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:42	Antall starter:212
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:17	Antall starter:84
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:133	Antall starter:596
Flygingens art:	LANDINGSRUNDER	
Materielle skader:	Motor	
Aktuelt vær:	3 m/s I baneretning, skyfritt og sol.	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Etter 3 fine landingsrunder, på touch and go utrulling, ved gasspådrag erfarte vi tap av motorkraft, motoren fortsatte å G, første mistanke var at pluggledninger var hoppet av, flyet ble taxet ut fra banen til holding, hvor motor ble slått av. Motor ble startet 3-4 ganger hvor hver plugg hette ble kontrollert, av og på, samme tap av motorkraft, flyet ble taxet til gangar. Forsøkt startet igjen, så stoppet motoren sakte av seg selv. Uforklarlig hendelse i første omgang, merkelig at den ved utrulling på banen etter touchdown plutselig tapte motoreffekt, som om den gikk på færre sylindere. Hendelsen forløp seg helt udramatisk, og skjedde mens motor var på tomgang på banen etter touchdown.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Motor ble omsider åpnet. Det ble funnet defekt ventil og skade på sylindertopp. Flyet er utstyrt med elektrisk vribar ivo propell. Ved for fin pitch, takeoff configuration, kan turtallet ha oversteget 5800 omdreininger, og nå helt opp til ca 6000 rpm. Den har imidlertid hatt denne innstillingen i hele sin levetid. Ved takeoff gis vanligvis full gass opp til 500 fot og så klatre det videre på 5000 rpm. Flyet stiger vanligvis med 700 fot pr min, det betyr at motoren eksponeres for maksimal turtall i ca 45 sekunder før den draes tilbake til 5000 for videre klatring. Etter korrespondanse med Haukelien ble vi fortalt at fri flyt av ventiler var sannsynlig årsak. Det uforklarlige er derimot at tap av

motoreffekt oppstod på bakken etter tomgang og utrulling i det kraftpådraget begynte, hvor den ikke nådde full turtall.

En annen årsak kan være for svake fjærer?

Det er derimot oppfallende om fri flyt av ventiler gir ettervirkninger etter en landingsrunde med 5000 rpm, 4000 rpm på base og 3500 rpm på final og 2500 rpm ved touchdown, som vi følger slavisk. Det flyes med fin pitch i landingsrunder.

Oppsiktsvekkende er det om motoren er så sensitiv til 200 rpm over maks at det forårsaker ventil flyt innen 45 sekunder.?

Service er fulgt etter fabrikantens anvisninger. Og ca 43 timer etter siste olje skift og skift av tennplugger. Service settet ble kjøpt inn fra Edge Performance. Fersk bensin ble benyttet, 95 oktan. Daglig inspeksjon viste ingen avvik. I pilotsetet satt elev og klubbens tekniske leder, forøvrig utdannet mekaniker.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Instruktør er også operativ leder, uttalelse idem.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Forsikre instilling av elektrisk justerbar propell ikke tillater finere pitch enn maks rpm om dette har vært årsaken.

Skaden på sylindertopp ville kanskje vært mindre om flyet ikke ble taxet til hangar for egen maskin, og ikke prøvd startet opp igjen gjentatte ganger for feilsøking.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingsutvalget slutter seg til klubbens uttalelse angående justering av propeller ved å følge leverandøren sin bruksanvisning for justering av pitch-limits.

TILTAK

ingen

2019-14 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	23/6-2019	
Flytype:	RANS S6 ES	
Motor:	JABIRU	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 1532	Antall starter: 7628
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 68	Antall starter: 149
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 7	Antall starter: 24
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 800	Antall starter: 7628
Flygingens art:	Skole	
Materielle skader:	Nesehjulfeste øverst røket	
Aktuelt vær:	Pent vær	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Skoling fra XX med krossvind fra West, bane 15, Flyet dro til venstre i forbindelse med vind fra West, under take off.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ved landing på Starmoen, oppdaget jeg at øvre festet på nesehjulet var knekt. Årlig besikting ved 1720:15 timer 2019 som godkjemndt.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Årlig besikting
1720:15 timer den 26/4-2019, som godkjendtd.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Daglig inspeksjon vil bli utvidet til også å gjelde nesehjulfeste.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingsutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

ingen

2019-15 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	09.07.2019	
Flytype:	Zenair CH 601 ULS	
Motor:	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 620	Antall starter: 1975
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 19	Antall starter: 39
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 3	Antall starter: 5
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 273	Antall starter: 920
Flygingens art:	Skoling	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	CAVOK vindstille	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Strikk til nesehjul røk i forbindelse med landing/taxing. Forhold på Bøverbru er generelt bra, men det er til dels ujevne områder på gress stripa som kan forårsake stor belastning på nesehjul selv om dette avlastes under utrulling. Låsing på nesehjulslegg forhindret at propeller berørte bakken. Ingen skader utover strikk.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Årsaken til hendelse var dårlig kvalitet på strikken for nesehjul. Vi har vurdert at denne må skiftes og at dette skulle gjøres ved første mulighet pga. alder. Grunnen til at det ikke har blitt gjort er at vi har hatt forståelse at den ikke har vært eldre enn 5 år og at vi har vært innenfor tid for utskiftning.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

For dårlig vurdering i forhold til tilstanden på strikk.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Sikre dokumentasjon på skiftning av denne type deler slik at man lettere kan utføre periodisk vedlikehold.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingsutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

ingen

2019-16 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	07.07.2019	
Flytype:	TL 3000 Sirius	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer:114timer 20min	Antall starter:227
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:10t 56min	Antall starter:20
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:2t41min	Antall starter:2
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:114t 20min	Antall starter:227s
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	METAR ENXX 071150Z 01010KT 9999 FEW025TCU BKN059 13/06 Q1009 RMK WIND 745FT 03014KT=	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Retur fra A tilbake til B. Ble bedt av XX approach og kontakte B tower. Det var fint flyvær og ville ta noen ekstra svinger før landing. Fikk klarering av B til å operere sør i kontrollsone, sør for Y, deretter kontakte de når jeg var ferdig. Etter ca 4-5 minutter i området kontaktet jeg B tower, og meldte finished operating south of Y, inbound full stop landing. B meldte, cleared to join final runway 07. Leste tilbake og la meg rett på right base for rwy 07. Det er kort strekning fra Y til B, så var raskt etablert på kort finale. Vinden på landing var cross med ca 10knop fra nord. Rett nord for flyplassen ligger det en høyde på 745 fot. Denne gir turbulens ved nordlig vind. Var veldig bestemt på at denne landingen skulle settes bra. Når jeg nærmet meg kort finale traff turbulensen som ventet. Ble veldig fokusert på å holde rullebaneretning og korrekt roll vinkel mot vinden med ror og pedaler. Innflyging ble gjort på glideflukt og motor på tomgang.

Det ble jobbet ganske godt hele veien ned til landing. Landingen ble ok, men merket noe var feil etter landing. Det var stille på radioen, alt for stille. Det hadde det vært siden jeg fikk klarering til å joine final runway 07. Ingen annen trafikk på radioen og heller ingen landingsklarering!

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Normalt så pleier tårnet på B å være tidlig ute med å gi landingsklarering, lenge før kort finale. Når jeg endelig var på kort finale, og burde meldt, «short finale», så ble jeg alt for opphengt og fokusert på en oppgave. Perfeksjonere sidevindslanding.

Hadde nylig lest meg opp mer på tema og tenkte at denne gangen skulle det sitte. Dette tok fokuset bort fra kommunikasjonen.

Tårnet nevnte at flyet farge var noe medvirkende for deres del. Flyet er helt hvitt, og ikke lett synlig mot hvit bakgrunn.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Når man skal trene på momenter i landingsfasen så bør man ha tenkt igjennom på forhånd at dette kan ta fokus. Burde meldt ifra enda tidligere. Allerede på baselegg, ville trolig fått landingsklarering før fokuset med sidevindslandinge begynte.

Vurderer fargede dekaleringer til flyet for synlighet.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Det er fartøysjefs ansvar å sørge for å ha klarering der det stilles krav til det.

Tiltak for å forhindre at dette blir uteglemt er å ha gode rutiner samt eventuelt sjekklister.

TILTAK

I forbindelse med Flytryggingsmøter 2020 så vil tema AI inkluderes som tema/kampanje.

2019-17 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	27. juni 2019	
Flytype:	Aerporakt A22	
Motor:	Rotax	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer:560	Antall starter:2030
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 16:30	Antall starter: 87
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:12:30	Antall starter: 68
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: ca 350	Antall starter:
Flygingens art:	Skoleflyging	
Materielle skader:	Skade på propell	
Aktuelt vær:	Klart og 3 m/s	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Hadde flydd landingsrunder med elev som er i prosess med å konvertere fra 2-akse. Landet og tok en kaffe, da hadde jeg i utgangspunktet tanker om å sende eleven ut på sin første solotur. Før eleven skulle sette seg inn å fly tok vi en rask walk-around, vi så umiddelbart skadene på propell som vist på bilde under og groundet flyet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

LN-Yxx hadde en hard landing med skade på neselegg som resultat i våres, sannsynligvis har propellen vært nedi og blitt skadet. Det har vært diskusjoner med blant annet besiktigelsesmann om bytte av propell var nødvendig, man kom til at dette ikke behøvdes. Flyet hadde ca : 40 timer etter nesehjulslandingen i vår . Skaden må ha startet fra innsiden av propellbladet slik at det var umulig å oppdage .Dette kunne blitt en stygg sak hvis vi ikke hadde oppdaget skaden før start. Dette er en Kiev propell, Har konferert med leverandør av propellen da det var en serie som hadde feil , dette skal ikke være av dem.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Instruktøren er en av våre mest rutinerte, han er også klubbens operative og skoleleder. Dette sammen med at eleven har 350+ timer i eget 2- akse fly gjør at de fulgte prosedyren om å ta en walk-around før takeoff, dette selv om de hadde flydd sammen i samme fly bare minutter før. Viser at det er viktig å ha prosedyrene i ryggmargen da ting kan ha inntreffe mellom flyging.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Som klubb vil dette bli en ting vi kommer til å ta opp på neste sikkerhetskurs, instruktørene vil følge opp mot elever og piloter som skal fly PFT.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Relatert til hendelse 2019-06. Ved mistanke om prop-strike så må det gjøres grundig undersøkelse for å sikre fortsatt drift.

TILTAK
ingen

Vedlegg:
-Bilder av propell.



2019-18 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	10.07.19	
Flytype:	Wt9-Dynamic	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer:46	Antall starter:118
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:14	Antall starter:20
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:10	Antall starter:10
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:46	Antall starter:118
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	Nei	
Aktuelt vær:	Delvis skydekke	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Tok av fra ENHS flyr i retning Larvik. Flyr inn i Torp CTR uten klarering eller etablert radiokontakt. Snur flyet over Larvik og returnerer til ENHS etter 1t 35 minutter i luften. Får tilbakemelding fra flyplass sjef om at han har blitt oppringt av Avinor røyken og at jeg skulle kontakte de. U.t ringer Avinor, der får jeg beskjed om hendelsen og at jeg muligens får en telefon fra Torp Tower. U.t ringer selv opp til Torp Tower og får snakke med en flygeleder som forteller hva de har sett og registrert.

U.t snakker så med sin tidligere instruktør i klubben for en gjennomgang av hendelsen, og hva som kunne og burde vært gjort annerledes.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Planlegger tur til dagali kvelden før. Når jeg kommer på flyplassen ligger det et skylag nord for flyplassen som gjør at jeg endrer plan og derfor bestemmer meg å fly sørover i stedet. I luften har jeg da stilt radio på 123.5 melder blindt og holder meg under Farris TMA på 2500 fot og destinasjon som er Larvik. Mitt fokus blir på det, og hvor Torp ligger geografisk uten å sette søkelys på området til flyplassen.

I retrospekt er årsaken subjektivt vurdert, at rask endring av fly plan sammen med for mye fokus på destinasjon og svak planlegging har ledet til hendelsen.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Operativ leder ble kontaktet av FSJ etter hendelsen. Etter samtalen med FSJ ble han oppfordret til å ringe tårnet på Torp med beklagelse samt debrief. FSJ ringer Torp og har en bra samtale med de.

LN-Yxx har ADS-B og logger derfor samtlige flyturer.

Operativ leder tok deretter en gjennomgang for å se omfanget av luftroms krenkelsen.

Loggen viser at FSJ har vært godt inne i Torp CTR både på vei sørover og nordover. Det er åpenbart at fokus har vært på å fly under Farris uten å tenke på at man berører Torp CTR. Dette er meget alvorlig og det har blitt gjort en grundig debrief med fokus på luftromsklasser. Det er understreket også viktigheten av planlegging av flyturer før gjennomføring.

FSJ hadde i utgangspunktet planlagt en tur i motsatt retning, og endret plan pga vær rett før avgang. Dette resulterte i at han fløy inn i Torp CTR uten å merke dette før han ble kontaktet i etterkant.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Uttalelser fra klubben viser at man har forstått hva som har gått feil, og hva som må gjøres for at det ikke skal skje igjen.

TILTAK

NLF vil forberede AI kampanje i forbindelse med føringer for sikkerhetsmøter 2020.

Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	23. Juii 2019	
Flytype:	WT9 Dynamic	
Motor:	Rotax	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 50:45	Antall starter: 173
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 14:45	Antall starter: 13
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 12:10	Antall starter: 11
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 50_45	Antall starter: 173
Flygingens art:	Solotur fra A til ENNO	
Materielle skader:	Nesehjul , Nesehjul-kåpe	
Aktuelt vær:	Sol- Noe skydekke. Varmt, tørr RWY. Sidevind fra NordØst 6kn RWY in use RWY12 Ingen annen forstyrrende flyaktivitet	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

- Etablert downwind på nordsiden av RWY, 1200ft, 70kn Flaps 1. Svak motor for å holde høyde
- Base ca 1100 ft fikk litt synk til start på finale 900 ft 65-70kn Flaps 2, justerer med motor
- Finale, ca 65kn starter med motor idle. Gjennomsynk viser at jeg ikke vil få tilstrekkelig klaring til vei som går over RWY12. Justerer med motor. Motor i idle etter passering av vei, glir inn med ca 65kn. Konfigurert svakt venstre på RWY for å kompensere for sidevind
- Flare, Konfigurasjon og operations virker normalt
 - Får en liten drift mot høyre
 - Forbreder å sette flyet, får et fall ca en meter
 - Treffer RWY, bounce back. Reagerer for sent med å gi full gass. Flyet treffer RWY igjen og AL-felg forhjul kollapser
- Sklir ca 10m på RWY og kommer til stopp
- Rapid shutdown
 - Magneter off
 - Fuel off
- Varsler TWR på radio
 - Ingen fare for brann
 - Ingen personskade
 - Ber om assistanse til transport ut av RWY til oppstillingsplass
- Shutdown

Skadeomfang:

- Se vedlagte bilder
- Nesehjul AL-felg kollapset
- Nesehjul kåpe påført skade

Status:

- Nytt nesehjul påmontert
- Flyet klarert «fit for flight» og returnert til A 25. Juli 2019 av:

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

- Mulig forklaring er flare litt for tidlig, men situasjonen opplevdes som normal med konfigurasjon og hastighet og fallet opplevdes som uventet
- Reagerte for sent med full gass for å gjenvinne kontroll på situasjonen og fly rundt

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Dette var en på forhånd planlagt solotur. Ansvarlig instruktør og elev gjennomgikk turen før flyving, og alt før uhellet foregikk normalt.

Eleven har landet på Notodden flere ganger tidligere og er kjent med denne plassen.

Det kommer frem av rapporten og etter samtale med fartøysjef at flyet har «falt igjennom» og sprettet opp igjen før det gikk på nesehjulet.

Det fokuseres mye på go-Around, og når dette er nødvendig. Dessverre var ikke reaksjonen til Fsj rask nok til å få gjennomført dette før flyet ramlet neppå igjen og skadet nesehjul og hjulkåpe.

Ansvarlig instruktør og operativ leder ble kontaktet rett etter uhellet. Ansvarlig instruktør reiste Til Notodden for å bistå eleven etter uhellet.

Notodden flytekniske var til stede når uhellet skjedde og har tatt en titt på flyet. De bekreftet at skadene begrenset seg til nesehjul og hjulkåpe.

Eleven er informert at det skal flys flere DK turer, samt ny solosjekk før ytterligere solo flyging er aktuelt.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

DFK/Mikro vil fokusere enda mer på og-around både i skoling og PFT, passasjerutsjekker og oppflyvinger. Økt fokus på behov for og-around når dette skjer vil kunne begrense sjansen for at tilsvarende skjer igjen.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingsutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

Tema rundt Go-Around vil være med som tema/føringer ifb. med flytryggingsmøte klubb 2020.

Vedlegg:





Merk; de sort flekkene under flyet har ingenting med LN-YDM å gjøre- De var her før parkering av flyet

2019-20 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	01.08.2019	
Flytype:	CTSW	
Motor:	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 50	Antall starter: 321
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 12	Antall starter: 131
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 10	Antall starter: 78
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 50	Antall starter: 321
Flygingens art:	Landingsrunder/soloflyging	
Materielle skader:	Punktert forhjul samt bulk i felgen	
Aktuelt vær:	CAVOK 06140	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Første solo tur, kom fint inn for landing på R14 med to hakk flaps og flatet ut og landet så hardt at flyet spratt opp igjen for så å lande på alle hjulene samtidig eller med front hjulet først. Front hjulet punkterte og det ble vanskelig å styre flyet og det skjeinet derfor ut fra rullebanen før det stoppet 1 m inne på gresset.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Tror at årsaken var at jeg flatet ut for tidlig og at flyet derfor kom ned mot rulle banen fra en høyde på 1-2 m altfor fort og spratt derfor opp igjen.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Operativ leder er også instruktør/skolesjef og jeg sto på rullebanen da hendelsen skjedde. Eleven hadde gjennomført 8 veldig fine landinger tidligere denne flytimen. Dette var hans første solotur.

Min oppfatning av det som skjedde var at han kom inn med litt for stor fart, flaret ut for tidlig og satt deretter nesa litt ned med påfølgende trepunktlanding. Flyet hadde fremdeles for mye energi og spratt opp igjen, ikke veldig høyt men nok til at neste treff på rullebanen ble med nesehjulet. Jeg kunne da høre at fordekket punkterte. Deretter skjeint flyet på skrå ut mot venstre og stanset rett på utsiden av betongstripa etter noen få meter.

Det første eleven sa da jeg kom bort var: Jeg skulle gått rundt. Det var også det som burde vært gjort i dette tilfellet.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

OL filmet landingen og vi har sammen studert den flere ganger, også i sakte film. Vi har under all landingstrening hatt veldig fokus på at man skal gå rundt når piloten ikke er 100% fornøyd med forberedelsene til landing/finale.

Vi har nå tatt et par skritt tilbake og fokuserer og trener enda mer på «gå rundt» situasjoner. Lista er en meget lang bane slik at det kan være vanskelig å trene realistiske «gå rundt»

situasjoner da man alltid har 1-3 km rullebane å ta av. Treningen er lagt opp slik at eleven har fått et konkret punkt han skal treffe, smalnet inn banen betraktelig og satt en grense på tilgjengelig banelengde. Dersom eleven ikke treffer der han skal, lander skjevt/utenfor gitt banebredde eller kommer for langt inn så skal han gå rundt. Dette fremprovoserer «gå rundt» situasjoner og tvinger eleven til å omstille seg/ta egne avgjørelser ifm landingene. Dette har også vært gjort tidligere men vanskelighetsgraden er nå økt for å få realistiske «gå rundt» situasjoner.

Elevens tilbakemelding er at dette er veldig nyttig trening.

For øvrig er hendelsen ført som hard landing i teknisk loggbok, nesehjulsleggen fullstendig demontert og inspisert, bulken i felgen vurdert av flere, inkludert teknisk leder. Ingen skader på nesehjulsleggen og felgen er fullt brukbar. Ny slange satt i og flyet utkvittert som operativt igjen.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingssutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

Tema rundt Go-Around vil være med som tema/føringer ifb. med flytryggingssmøte klubb 2020.

2019-21 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	01.08.2019	
Flytype:	TEAM Air-Bike	
Motor:	Rotax 447	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 85:35	Antall starter: 326
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 15:00	Antall starter: 88
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 15:00	Antall starter: 88
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 01:20	Antall starter: 4
Flygingens art:	Trening på Touch and Go, samt gjøre seg kjent med flyets egenskaper.	
Materielle skader:	Knakk aksling til halehjul	
Aktuelt vær:	Pent, lite vind, tørt	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Dette var min andre tur med flyet. Take off ca kl 2210, vind 2-5 knop i baneretning. Hadde snakket med tårnet i forkant, og sendt Flightplan. Skulle bruke turen til å trene T&G, samt gjøre noen andre øvelser et stykke unna flyplassen. Etter å ha gjennomført to landingsrunder med T&G landet jeg for tredje gang. Etter at flyet hadde satt seg, og mistet hastighet, merket jeg at halen satt seg ytterligere ned, og det kom en skrapelyd bakfra. Det viste seg at akslingen til halehjulet var knekt av, og at halehjulet bare hang og slang bak flyet. Fikk varslet tårnet, som måtte holde to fly som skulle lande, før jeg fikk trillet flyet 300-400 meter, og inn på taxeway. Vaktlaget fant den knekte bolten liggende på banen, og etter en stund fikk de hentet en bil med tilhenger, hvorpå jeg og halen på flyet satt på henger mens vi tauet flyet sakte etter oss tilbake til hangar.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Korrosjon og tretthetsbrudd i en sveis til halehjulsaksling. Som bildet viser har det vært en sprekk rundt hele bolten, og mest sideveis. Etter fargen å dømme, har denne sprekken vært der lenge. Flyet ble kjøpt for 3 år siden. Det er bygget i 1996, og har nå flydd 256 timer og har 506 registrerte landinger. Flyet er ikke flydd de siste 10 årene, men det eksisterer noen videoer på youtube som viser high-speed taxing med flyet i denne perioden.

Den aktuelle delen var noe rustet da flyet ble overhaldt av meg. Delen ble pusset og inpsisert uten at jeg kunne se antydning til sprekk. Delen ble så malt og montert på flyet. Flyet er flydd 6 timer etter dette, og har 24 landinger etter montering. En penetrantinspeksjon, røntgen, eller andre metoder kunne nok ha avslørt sprekken, men dette ble ikke utført, da jeg ikke kunne se antydning til sprekk. I ettertid er det jo lett å se at dette burde vært gjort. Nye deler finnes ikke, da flyet bygges etter tegninger. Delen måtte i så fall vært laget på nytt.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Kan se ut som korrosjon / tretthetsbrudd. Kan nok være vanskelig å se på et fly som har vært lagret i mange år og lite brukt. Ved antydning av rust på fly er det viktig at en rengjør og sjekker om det kan være mulighet for skader på deler.

Ved deler som det er kritisk om det oppstår brudd på, er det nok som fartøysjefen beskriver

ovenfor nødvendig med en utvidet kontroll.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Vær nøye ved inspeksjon av deler som er korroderte. Vurder om det bør utføres røntgen eller inspeksjon med penetrant.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Denne rapporten viser jo noe av utfordringen med kvalitetskontrollen på fly og deler som det finnes lite erfaringsdata på og som gjerne lagres lenge.

Det er vanskelig å vite den faktiske tilstanden. En halehjulsbolt er en ting, men feks vingebolter, vingestag, flykontroller osv er en annen og enda mer kritisk sak.

Man kan ikke NDI (Non Destructive Inspection) sjekke alt, men det er viktig at det gjøres gode vurderinger på hva det ikke kan taes sjanser med.

TILTAK

2019-22 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	25.07.2019	
Flytype:	TEAM Air-Bike	
Motor:	Rotax 447	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 85:35	Antall starter: 326
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 13:40	Antall starter: 84
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 13:40	Antall starter: 84
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 00:00	Antall starter: 0
Flygingens art:	Nytt fly. Trening på taxing, inkludert high-speed taxing	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Pent, lite vind.	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Rullebaneinntregning

I forbindelse med trening på nytt fly, hadde jeg i forkant snakket med tårnet på telefon, og bedt om å få bruke rullebane til å trene på såkalt high-speed taxing. Dette er i 22-23 tiden på kvelden, med lite vind, og det er lite trafikk. Under high-speed taxingen regnet jeg med å komme opp i ca 25 mph (ca 40 km/t). Stall hastigheten på flyet er 30 mph. Siden jeg er ukjent med flyet, og det var en liten mulighet for at jeg kunne komme til å ta av hvis hastigheten ble for høy, ba jeg om å få bruke rullebanen til dette i stedet for taxevei. Dette fikk jeg tillatelse til.

Etter oppstart kalte jeg opp tårn på radio, og fikk tillatelse til å taxee inn på RWY via A for å taxee mot øst. Etter å ha taxet hele banelengden mot øst, fikk jeg tillatelse til å taxee samme vei tilbake. Dette gjør jeg én gang til, bortsett fra at jeg denne gangen blir bedt om å taxee tilbake på taxevei. Jeg taxer tilbake til utkjørsel A i vest, og ber om klarering til å taxee mot øst på nytt. Jeg spesifiserer ikke at det er rullebanen jeg ønsker å bruke. Tårn gir meg så klarering til å taxee mot øst, og stoppe ved utkjørsel C, uten å spesifisere at klareringen gjelder på taxevei. Jeg taxer så ut på rullebanen helt i vest, og ser lysene fra en Dash 8 helt i andre enden av banen. Tenker at den er på tur til å taxee ut av banen. I stedet går det noen sekunder og jeg ser at den tar av mot meg. Den passerer i god høyde ... Her skulle jeg selvfølgelig kalt opp tårnet for å forklare hva som skjedde, men i forfjamselsen taxer jeg ned rullebanen til utkjørsel C. Når jeg så kaller opp tårnet blir han oppmerksom på at jeg er på rullebanen.

Etter at flyet er parkert, ringer jeg og snakker med vedkommende som satt i tårnet. Han har hørt på opptaket av kommunikasjonen vår, og forteller at ingen av oss har vært klare på hvor det ble bedt om, og gitt klarering for. Han trodde jeg ba om klarering for å taxee tilbake på taxebanen.

Dette viser hvor viktig det er å være nøyaktig i sin kommunikasjon med tårnet, slik at

misforståelser kan unngås. Siden jeg er relativ fersk pilot, så tar jeg dette med meg videre, og håper at lignende ting kan unngås i fremtiden. Jeg kan ikke annet enn å beklage min dårlige radiobruk.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

I mitt «bilde» hadde jeg avtalt bruk av rullebanen for å drive med taxetrening. Det var også avtalt tidligere på telefon. Når jeg så etter å ha taxet på rullebanen to ganger, ber om, og får klarering for å taxet mot øst, tenker jeg at ansvarlig i tårnet forstår at jeg mener rullebanen. Det mente altså ikke operatøren i tårnet. Jeg ser at jeg skulle spesifisert at det var rullebanen jeg ønsket å bruke. Hadde jeg gjort det ville antakelig operatøren i tårnet ha stoppet meg fra å taxet inn på rullebanen.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

I dette tilfellet kan det se ut som kommunikasjonen mellom tårn og pilot har vært litt uklar.

Men uansett så gjelder følgende:

Det er meget viktig at en er sikker på at en har klarering hver gang en skal inn på rullebanen. Skal en inn på rullebanen på grunn av trening, så må en også sørge for klarering for hver enkelt gang en entrer rullebanen.

Er man usikker på hvilken klarering en har fått så må en kalle opp tårnet og spørre.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Vær spesifikk og profesjonell i all radiokommunikasjon med tårn.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Det er helt rett som det beskrives i rapporten, det er viktig å være klar og tydelig på radioen, særlig når det gjelder klareringer.

I dette tilfelle kreves det en klarering for å taxet inn på rullebanen. Da skal dette leses tilbake. Om det er uklarheter i det som er gitt fra tårnet så er det piloten sitt ansvar å få bekreftet klareringen.

Klareringen må inneholde "cleared to runway" på ett eller annet vis, om ikke så har du ikke en klarering, og du må spørre igjen.

Merk krav om tilbakelesing for alle klareringer, og det er alltid bedre å lese tilbake litt for mye enn litt for lite.

Tilbakelesingens funksjon er så at ATC kan oppdage misforståelser, og dermed rette opp feilen.

TILTAK

2019-23 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	01.09.2019	
Flytype:	Aerospool Dynamic WT-9	
Motor:	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 309	Antall starter: 937
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 13	Antall starter: 33
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 9	Antall starter: 14
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 171	Antall starter: 579
Flygingens art:	Parkert på flyplassen	
Materielle skader:	-Strukturell skade vingeforkant venstre vinge på LN-YXX - Sprekk i baklykt på parkert bil der vingen traff bilen. Noe oppskrapet lakk høyre forskjerm på bil.	
Aktuelt vær:	Lettskyet pent vær, 17 grader C, Vind ca. 15 knop fra sør/sørvest.	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Etter testtur før oppstart seilflysleping ble flyet parkert ved fuelanlegg som vanlig i påvente av at seilflyene ble klargjort.

Etter ca. 30 minutter ble YXX uten tilsyn noen minutter da pilot YXX hjalp til med å dytte seilfly til baneende 25.

Parkbrems på YXX var bare delvis satt på, og flyet ble satt i bevegelse av vinden som var tiltagende på hendelsestidspunktet.

Flyet traff en parkert bil ca. 25 meter foran der det i utgangspunktet var parkert.

Venstre vingeforkant traff hjørne/ høyre baklykt på bilen. Propellen laget skrapemerke i høyre forskjerm på bilen.

Antatt hastighet ved sammenstøt ca. 2 km/t.

Vingeforkant på venstre vinge ser ut til å ha fått knusningsskader på glassfiber i ett område ca. 2/3 ut på vingen fra vingeroten.

En annen person var i nærheten, men hadde ryggen til og hørte da flyet traff bilen.

Vedkommende hadde derfor ingen mulighet til å forhindre hendelsen.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Etter en testtur før oppstart seilflysleping parkerte jeg flyet som vanlig i påvente av klargjøring av seilflyene.

Parkbrems har to posisjoner. Brems ble satt på i pos. 1. Flyet ble forlatt med åpen canopy . Årsak til hendelsen er etter min mening en kombinasjon av to faktorer:

1. Parkbrems var for dårlig dratt til. Skulle vært dratt til pos. 2.
Bremsene mistet sannsynligvis noe av trykket etter 30 minutter parkering.
2. Canopy sto i åpenstilling, og virket som ett seil i den tiltakende vinden.

Dette medførte at vinden tok tak i canopy og flyet ble skjøvet ca. 25 meter framover og stoppet i en parkert bil.

Begge de to fysiske faktorene som var årsak til hendelsen oppsto som følge at jeg, som

ansvarlig pilot unnlot å sikre at parkbrems var tilstrekkelig dratt til , og i tillegg forlot flyet med åpen canopy.

Hele hendelsen må i sin helhet tilskrives ubetenksomhet av meg som ansvarlig pilot. En lærepenge for meg personlig, og kanskje kan også hendelsen bidra til at andre piloter sikrer flyene sine bedre ved parkering.

Farten i kollisjonsøyeblikket var minimal- antatt ca. 1-2 km/ t.

På tross av liten fart ble det skader på glassfiber i vingeforkant som er ett tynt skall, og tåler lite. Dette må repareres av sakkyndig tekniker.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

KAF/OPL var ikke tilstede, men jeg synes forklaringen dekker alle faktorer. Som piloten sier, -gjørne noe man også kan tenke over ved «korttidsparkering!

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Som aktuelle pilot forklarer.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

2019-24 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	23.09.2019	
Flytype:	Savannah ICP	
Motor:	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer:316	Antall starter:729
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:8	Antall starter:22
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:2,5	Antall starter:6
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:13	Antall starter:47
Flygingens art:	TUR + landingsrunder	
Materielle skader:		
Aktuelt vær:	Vindstille SOL – GOD SIKT	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

En fin rolig ladning ca. 100-150 meter taxering på rullebane med nesehjul hevet, flyet begynne å dreie til venstre, kompenserte med høyre pedal markert blå på bildet og mere throttle. Flyet dreide da enda mer til venstre og havnet utenfor reullebanen ca 1-2 meter, der havnet flyet i en åkerkant. Det var en nedsøkk i underlaget der framhjulet havnet og ble bøyd bakover. Slikat også probell kom til skade da den traff bakken. Motoren gikk på tomgang før før framhjul og probell ble skadet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Som vist på bildet over markert rødt, tror jeg grunnen til at flyet dreide kraftig mot venstre var at jeg berørte venstre bremsepedal men jeg throttlet opp. Menneskelig svikt/pilotfeil.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Fartøysjefen beskriver problemet godt. Dette er et kjent problem med tåbremses. Justere bort slaglengde på tåbremsene.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Ikke taxe med nesehjul hevet.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

FTU støtter seg til uttalelse om at man ikke skal takse med nesehjul hevet, men sørge for å stabilisere flyet på bakken så raskt som mulig.

TILTAK

ingen

2019-25 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	4.08.2019	
Flytype:	Aviasud Albatros, halehjulsfly, pusher prop.	
Motor:	Rotax 582, 34 timer etter totaloverhaling	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 818	Antall starter: 5000+
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 34	Antall starter: 100+
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 24	Antall starter: 70+
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 137	Antall starter: 350+
Flygingens art:	Touch and go	
Materielle skader:	Propell	
Aktuelt vær:	Stille fint vær	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSFORLØP

Etter takeoff på touch and go merket jeg noe som traff propellen, og kjente større vibrasjon i flyet enn normalt, landet uten dramatikk på den 3 km lange banen.

Hendelsen ble behandlet som propstrike kategori 2-3. Rotax manual, Veiva ble målt til 0.002 og var innenfor max toleranse 0.003. Ny propell og nytt luftfilter ble montert med sikkerhetstråd/strips i tillegg til tilhørende slangeklemmer

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Motor overhald, tot. 34 timer, det ble montert forgasser varme på innsiden av luftfilteret. Festet med tilhørende slangeklemme. Mulig at feste for luftfilteret ble for lite. Slangeklemme e var godt tiltrukket men har likevel arbeidet seg løst

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Fartøysjefer klubbens OL/SL/IK1. Motorvibrasjon kan ha løsnet filteret som var festet på mindre gods etter som forgasser varme var montert på.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Luftfilter på rotax582 sitter ikke godt nok allene og bør festes med strips eller sikkerhetstråder i tillegg til slangeklemme.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

FTU Støtter forslag ang. sikre deler på fly og motor ekstra så lenge dette også gjøres på en skikkelig måte. Viktig å bruke installasjons manual fra motor fabrikanten.

TILTAK

ingen

2019-26 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	9 Juli 2019	
Flytype:	Atec Faeta 321	
Motor:	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 40t10min	Antall starter: 116
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 17:05t	Antall starter: 76
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 8:55	Antall starter: 26
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 22t	Antall starter: 82
Flygingens art:	Skole solo	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Cavok	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

LNyxx 19:18Z får klarering til å takse Y - C til holding point RWY 21, passerer holding C og fortsetter mot rullebanen uten klarering. Piloten informerer om at han takset litt for langt, og får beskjed om at rapport skrives.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN



Jeg skulle ut på en solo tur til ENxx, dette er klarert med instruktør på forhånd. Jeg har med meg AIP for de aktuelle flyplasser Det er fine flyforhold med god sikt og ingen vind. Jeg føler meg i god form og er klar til å fly. Ikke syk ikke trøtt. Etter å ha kontaktet tårnet blir jeg klarert til å taxie Yankee to Charlie to Holding Point Charlie. Jeg har gjort dette mange ganger før og vet hvor dette holding Point er.

Når jeg kommer frem til Holding Point bremses jeg litt for sent og glir over linjen jeg skulle ha stoppet foran.

Kaller da umiddelbart opp tårnet og melder i fra om at jeg ikke klarte å stoppe tidsnok og

passerte holding point.

Tårnet svarte at det var bra jeg umiddelbart ga dem beskjed og de informerte meg om at det ville bli skrevet rapport på dette.

Dette var en feil fra min side og jeg tror jeg gjorde det rette ved å umiddelbart kalle opp tårnet når jeg ikke klarte å stoppe før linjen.

Jeg beklager dette og vil i fremtiden stoppe med god margin til streken.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Her har så langt jeg kan se, alle nødvendige forberedelser være ivaretatt med planlegging og kjennskap til operative bestemmelser på aktuell flyplass.

«Noe» har tydeligvis tatt vekk oppmerksomheten for piloten som resulterte holdingpoint C ble passert med ca en fly lengde før piloten fikk stanset flyet. Heldigvis var avstanden til rullebanen flere meter etter maskinen var stoppet, men pr. definisjon er man ute på banen etter denne linjen er passert.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

I moderne flymaskiner i dag er det masse utstyr. I tillegg er det vanlig med både Ipad og mobiltelefoner. Utrolig viktig at alle innstillinger og forberedelser på disse gjøres før flyet settes i bevegelse slik oppmerksomheten kan holdes 100 % oppgaven og omgivelsen rundt.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingsutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

2019-27 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	09.07.2019	
Flytype:	Calidus Gyrocopter	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer:1270	Antall starter:6180
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:56	Antall starter:364
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:8	Antall starter:51
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:105	Antall starter:500
Flygingens art:	Skole	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Pent vær	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Instruktør:

Jeg skulle ut med en elev fra ENAA og til ENAB for å drive med trening på landinger, Før vi tok av spurte jeg eleven om han var familier med radio og transponder, noe som han bekreftet: at han var. Vanligvis er ikke han ikke min elev men jeg skulle ta en tur med han denne dagen.

Før vi tok av satte han inn radiofrekvens og koden på transponder som gikk helt fint, da vi hadde tatt av fra xx fikk vi beskjed om å gå over på frekvens 119,6 som er xx radar og dette gikk også fint, eleven har jo flyet denne maskinen flere timer på opplæring.

De kan også nevnes at eleven har hatt PPL tidligere.

Vi nærmer oss Meldepunkt og vi får beskjed at vi må skifte kanal til 120,2 som er frekvensen til

ENAB, og jeg ber da eleven sette inn denne frekvensen, han jobber med saken men får ikke til å sette inn den riktige frekvens, jeg prøver å rettleie han men han får det ikke til.

Jeg ringer da til tårnet på EN og sier at vi har en elev som ikke klarer å sette inn riktig frekvens og spør om vi får lande om ca 15 - 20 min, eller om vi må fly tilbake til Xx, jeg får klarering til å fortsette, og at hun hadde ikke noe trafikk for tiden, da jeg nærmet meg ENAB sa jeg at et mikrofly kom inn for landing, og jeg fortsatte inn å skulle lande, sikten var god og jeg sa ikke noen andre fly i område.

Landingen gikk fint og jeg ringte til tårnet og takket for service og forklarte at problemet var I0st og at jeg hadde vist eleven hvordan vi setter inn frekvenser som ikke er forhåndslagret. Da vi skulle returnere til ENAA kalte vi opp tårnet på rette frekvens og spurte om vi kunn ha noen landinger f(l)r vi satte kursen til Xx, og dette var greit.

Vi var på down wind så vi mikroflyet som var på finale, vi reduserte farten sånn at de skulle være avstand mellom oss, vi tok en lang finale og rapporterte om dette til tårnet og vi fikk beskjed om å fortsette landingen, rett for vi satte oss fikk klarering til å lande, da var mikroflyet ute av banen i andre enden av rullebanen, gyrocopteret trenger ca 10 m distanse til å lande på, her var de aldri noen fare for ulykke eller kollisjon.

Jeg fikk helle ikke noen beskjed om å gå arond fra tårnet.

Håper dette oppklarer hva som skjedde på ENAB den gjeldene dag.

Denne rapporten var helt unødvendig, de vet godt på ENAB at gyrocopter har kort landing.

Elev:

Flyturen med LN YXX til EN den 9. juli i år, med instruktør, startet med en rask innføring i hvordan skifte kanaler på radioen. Dette er en tandem-gyro og jeg som elev, satt foran. Jeg klarte ikke å sette inn nye kanaler. Når vi nærmet oss EN ba instruktør meg om å skifte til kanalen for EN. Denne var ikke lagt inn på forhand. Jeg prøvde alt jeg kunne, men fikk ikke lagt inn kanalen. Instruktør valgte da å ringe opp tårnet. Han ba meg lese opp flyets call sign. Hvilket jeg gjorde fra plata rett foran meg, yanki, uniform, bravo. I farten hørte han feil og refererte feil call sign til tårnet. Jeg oppfattet at situasjonen var litt stresset og det er menneskelig å gjøre en feil. Alt løste seg og vi landet på EN og jeg klarte å legge inn nye kanaler på radioen.

Dette er hvordan jeg opplevde dette hendelsesforløpet.

Lufthavnen:

10: 38 UTC. Instruktør ringer fra baksetet på eit gyrokopter over Meldepunkt. Han og ein elev er på veg til ENAB for landing, men eleven i framsetet får ikkje til å stille inn radioen til rett frekvens. Nessa ringer derfor tårnet for å høyre om det er trafikk i området, og om det er greitt at dei lander om eit kvarters tid. Eg gir beskjed om at det ikkje er rapportert nokon trafikk, gir bane 32 i bruk, vlnD og QNH. Instruktør seier dei forventer landing på ENAB om ca 15 min. Ca 1:42 UTC kaller mikrofly LN-Y opp over meldepunkt på veg til ENAB for landing. Han får info om gyrokopteret utan radio. Da LN-Y er på downwind bane 32 rundt same tida som gyrokopteret hadde estimert landing på EN, ber eg mikroflyet holde aust av plassen, sidan gyrokopteret framleis ikkje var synleg. Etter eit par minuttar i holding over Sagvag kunne verken fartøysjef LN-Y eller underteikna sjå noko til gyrokopteret, og eg gir derfor mikroflyet runway free, meden me framleis held utkikk. I det mikroflyet entrar finale til RV/Y 32, oppdager eg gyrokopteret eit stykke lenger ute på finalen. Det var godt synleg, sjølv om eg ikkje sag det på sekund tidlegare da eg sveipa over sørleg sektor med kikkerten. Det kan sjå ut som det rett og slett lag gøymt bak lysmasta like sør for tårnet. Mikroflyet vart informert om gyrokopteret, og begge landa så med tilfredstillande avstand på bane 32. Kl. 11: 10 ringer (instruktør gyrokopter) tårnet og takk for god service. Han hadde sett mikroflyet på finale bane 32 og bestemte seg for å følge etter og lande. På spørsmål om kvifor det oppstod problem med å få stilt inn radioen svarte han at han trudde eleven hadde lært å bruke radioen, noko det viste seg at han ikkje hadde. Det var heller ikkje tilrettelagt for at instruktøren kunne endre radiofrekvens frå sin plass i baksetet. (Om dei har hatt feil frekvens sidan dei forlot ENAA er uvisst, da underteikna gløymde å spørre om dette i farten.) Noko seinare, kl 12:32 kaller gyrokopter LN-YXY opp for avgang RWY 32 med eit par touch and go før retur til ENAA. På andre touch and go observerer eg at registreringa på gyrokopteret er LN-YXX. Eg spør instruktøren om dette stemmer, men han seier da registreringa/callsignet er LNYXY. Eg papeiker da igjen at det er LN-YXX på halen, og etter ei lita stund får eg svar om at det stemmer, og at det var eleven som ikkje klarte å lese rett. Kl 12:55 følger gyrokopter LN-YXX etter mikrofly LN-Y på left circuit RWY 32 for touch and go. På left downwind får dei beskjed om at mikroflyet LN-Y skal lande. Likevel følger gyrokopteret så tett på at dei passerer over terskel medan mikroflyet framleis er på RWY. I det flyet takser av på TWY H, gir eg gyrokopteret "runway free" i same øyeblikk som dei sett hjula på asfalten. I praksis kan det sjå ut som eleven vart oppfordra til å fortsette landinga sjølv om banen vart rapportert som occupied. Det mest naturlege ville vere at instruktøren tok initiativ til en go-around slik omstendighetene tilsa.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Fartøysjef mener hendelsen er overdimensjonert i fra TWR på ENXX.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERES UTTALELSE

Fartøysjef har forklart seg og har sikkert lært mer enn han vil innrømme. Jeg baserer det på at eleven også har gitt uttalelse og "den første" rapporten som gikk via "NFF-2007 Rapportering

av ulykker og hendelser i sivil luftfart".

Fartøysjef har lang erfaring og vår skolesjef skal avholde et instruktørmøte i nær fremtid og vil sikkert presisere krav til sine instruktører i klubben for fremtiden.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

ingen

TILTAK

ingen

2019-28 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	25.7.2019	
Flytype:	TL – 3000 sirius	
Motor:	Rotax 912 ULS med edge performance system	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 82	Antall starter: 456
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 17	Antall starter: 116
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 10	Antall starter: 59
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 78	Antall starter: 451
Flygingens art:	Solo - egentrening	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Ekstrem varme – 30 – 32 grader i skyggen og i tillegg sol	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Den 25.7.19 fløy jeg langnav tur med instruktør x til Fagernes. På turen både frem og tilbake fungerte motoren helt utmerket.

Når vi kom tilbake til Rakkestad traff vi instruktør Y. Han hadde tid og mulighet for å fly noen landingsrunder med meg, og flyet fungerte fortsatt utmerket.

Så gikk Lundblad ut av flyet, og jeg skulle ta noen landingsrunder alene. Jeg sto en liten stund på bakken, men motor i gang og noterte timer på motoren, for å få dette korrekt i loggbok.

Når jeg skulle ta av kom jeg ca 100 fot opp i luften før motoren kuttet, ikke totalt, men hadde ingen kraft. Jeg dro av throttle, og konsentrerte meg om å fly flyet. Fikk nesa ned, og foretok en kontrollert landing. Det var fortsatt nok rullebane igjen, slik at landingen foregikk helt uten dramatik. Motoren gikk da fortsatt på tomgang, og jeg taxet tilbake.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Vi hadde 95 oktan bilbensin på flyet. Det var relativt lite bensin (40 – 50 liter) igjen, og det var svært varmt den dagen. Jeg tror det var bensin i pumpen som ble for varm.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Eleven reagerte momentant, senket nesa, beholdt flyfarten (og ikke minst roen) og landet flyet på gjenværende rullebane – well done.

Denne hendelsen kunne fått et langt mer dramatisk utfall om samme problem hadde skjedd på en flyplass med kortere rullebane og mer ulendt terreng i avgangssektoren.

Undertegnede har både internt og eksternt diskutert denne hendelsen. Til tross for at dette er en installasjon med fuelinjection har vi kommet frem til at motorsvikten høyst sannsynlig var forårsaket av vaporlock. Utgangspunktet for denne antagelsen ligger i det følgende:

- Høy utetemperatur (30-32 grader)
- Kort bakkestopp (magasinering av varme i motorrom)
- Bruk av 95 oktan bilbensin (lavt kokepunkt ift 91UL)
- Liten headertank for retur av drivstoff (6 dl)
- Ingen funn på komponentsvikt

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Selv om høye temperaturer ikke er et utpreget problem på våre breddegrader, må vi, når dette oppstår, tilnærme oss utfordringen med mottiltak. Følgende tiltak kan eliminere eller idet minste redusere risikoen for vaporlock til et akseptabelt nivå (kommentar i parentes for denne hendelsen):

- Installere firesleeves på bensinslanger i motorrom **(JA)**
- Bruk av elektrisk fuelpumpe, hvis ok ift POH (i tillegg til motorens mekaniske) **(JA)**
- Monitorere indikasjon for bensintrykk **(NEI, (ref pilot))**
- Bruke 91UL bensin istedet for (dårlig) bilbensin **(NEI)**
- Lufte ut magasinert varme fra motorrom og oljetank under bakkestopp **(NEI)**
- Installere fuelinjection **(JA)**
- Kansellere flygingen eller vente til kvelden med å fly **(NEI)**

Tiltaket i siste pkt må vurderes ut fra utetemperatur, type drivstoff, injection el forgasser, størrelse på motorrom etc.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingssutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

2019-29 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	1/8-2019	
Flytype:	Dynamic WT9	
Motor:	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 488	Antall starter: 854
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 11:30	Antall starter: 16
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 10	Antall starter: 11
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 264:30	Antall starter: 357
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	Høyre hovedhjul, nesehjul og propell	
Aktuelt vær:	Opphold, vindstille	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Kom inn for landing. Etter landing så kom jeg for langt til venstre. Der var det åker som tok tak i vingen og dreide flyet inn i åkeren. Ved overgang til åkeren så er det en grøft der hjulene ble slått av.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ikke oppmerksom. Hadde god plass på høyre side og der er det ingen åker.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Piloten har denne flyplassen som hjemmebase og er således familiær med lokale forhold, inkludert banebredde. Som rapportøren selv sier, er mangel på oppmerksomhet i landings og utrullingsfasen årsaken til denne hendelsen.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Begrenset slingringsmonn retningsmessig for å holde vingetipp klar av den relativt høye åkeren burde ha vært en del av "trusselvurderingen" før landing - spesielt med et lavvinget fly.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingsutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

2019-30 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	4/10-19	
Flytype:	Rans S6	
Motor:	Rotax 912 80 hk	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 76:05	Antall starter: 226
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 7:15	Antall starter: 28
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 0	Antall starter: 0
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:76	Antall starter: 226
Flygingens art:	Klubbflyging til xx og tilbake med passasjer	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Rolig vind(4 kt variabel)	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Startet opp på vanlig måte med DI og varmkjøring av motor før opplaring til tårnet.

Fikk klarering for vfr flyging sør mot XX.

Var litt på vakt, pga en nylig hadde satt på forgasser etter sjekk av flottørene og rengjøring. Ingen feil oppdaget. Ny kalibrering utført. Dette etter en ulyd ved forrige flyging.

Avgang som normalt til ca 5-600 ft. Stygg ulyd som resulterte i at fartøysjef drar av gassen. Snur og lander på rwy 29 etter nødoppkall. Lander uten dramatikk, og taxer tilbake til hangaren.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Usikker. Mulig feil i synkronisering av forgasser. Tenker at det er drivstoff relatert. Oljenivå målt litt over merket etter siste oljeskift.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Fartøysjef responderte umiddelbart på motor fjusk og valgte å snu 180grader for landing. Tross lite fartstid, var opptrådte fartøyssjef seg rolig og gjorde en fin medvinds-landing. Tower ble også varslet umiddelbart slik at andre fly i området ga plass. I samtale med passasjer 60 minutter etter landing, kunne han fortelle at det hele følte udramatisk. Spesielt når han ser at fartøysjefen er rolig og kontrollert.

Fartøysjefen forklarer problemet som 2-3 kjappe reduksjoner i rpm og motor lyd deretter. Dette inntreffer på full throttle. Ved reduksjon av throttle går motoren helt fint og det merkes ikke noe unormalt.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Flymaskin har historikk med synkende flottør. I ettertid har eier jevnlig sjekket forgassere ved periodisk vedlikehold. Sjekk av forgasser ble utført dagene før hendelsen. Kontrollen ble utført i lag med teknisk leder. Her ble ikke funnet noen avvik.

Maskin blir også kontrollert og testkjørt på bakken, uten å finne noe fjusk eller avvik. Videre undersøkelser må gjøres.

Maskin er **ikke** utrustet med elektrisk fuel pumpe og retursystem. Teori om at fuelsystemet

har stått med luftlommer bør sjekkes opp.

Testflyging etter utført jobb i motorrom, anbefales å gjøre uten passasjer og i runder over flyplass. YY vil innføre det som en standard prosedyre.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingssutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

2019-31 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	Søndag 29. september 2019 Kl. 1515	
Flytype:	Aeroprakt A 22 LS	
Motor:	Rotax 912 UL	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 14:30	Antall starter: 63
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 3:00	Antall starter: 12
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 3:00	Antall starter: 12
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 14:30	Antall starter: 12
Flygingens art:	Lokal flyging i området	
Materielle skader:	Skadet understell både på hoved og nesehjul. Eventuelt andre skjulte skader må sjekkes nærmere.	
Aktuelt vær:	Delvis skyet, opphold og variabel vind fra nordvest/nordøst ca 5 knop	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

På siste del av finale til bane 05 i det jeg begynte utflating, med etablert stabil hastighet på 80 km og 2 hakk flaps, ble løftet borte i ca 4-5 meters høyde, rakk ikke rask nok med motorpådrag, og vi fikk en meget hard landing.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Antar at vi fikk et vind gust bakfra (medvind). Dette er ofte en utfordring ved nordlig vind, men trodde ikke dette skulle være et problem med den relativt svake vinden. Undervurdering av variable vindforhold kombinert med for lav hastighet på slutten av finale er vel mest sannsynlig årsak. Med andre ord pilotfeil.

Kommentar for øvrig: Har flydd mye på YY siden plassen ble åpnet 19xx. Flere tusen landinger med forskjellige typer seilfly og mye motorflyging mest med Piper Cub. Skjønner egentlig ikke hvordan jeg klarte å få dette til.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Fartøysjefen har gitt en god beskrivelse av hendelsen og finner det ikke nødvendig å tilføye noe til den. I ettertid er flyet kontrollert og det er ikke funnet ytterligere skader på det.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Hendelsen vil bli fulgt opp på vårens sikkerhetsmøte i klubben

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingsutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

Tema Go-Around vil bli være en del av føringer for flytryggingsmøte 2020.

2019-32 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	24.09.2019	
Flytype:	Aeroprakt A22	
Motor:	Rotax 912 S	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 570	Antall starter: 1081
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 29	Antall starter: 54
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 15	Antall starter: 4
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 325	Antall starter: 413
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	ingen	
Aktuelt vær:	241450Z 36003KT 340V040 9999 BKN031 10/06 Q1014	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Ordinær avgang på baneretning 30. Klatret nordover før planlagt venstresving ved 2200ft. Etter litt mer enn minutt ved ca 1300ft(1000ft AGL) oppdaget jeg først oljelukt og så oljerøyk i cockpit. Fortsatte climb noen sekunder mens jeg tok avgjørelse om hva jeg skulle gjøre, beslutningen ble å returnere til bane 12. Et raskt blikk bakover like før jeg svingte, viste at jeg hadde en kraftig hvit røykhale på slep. Reduserte turtall og svingte høyre om mens jeg meldte på radio at jeg hadde motorproblemer og kom til å returnere for å lande RWY 12.

Jeg hadde ganske god høyde, og landet derfor godt innpå banen med motor på tomgang. Landingen gikk greit, og jeg valgte å taxie på tomgang inn på parkering mens jeg holdt øye med oljetrykket.

Etter å ha demontert cowling fant jeg at hele topplokket på oljetanken hadde løsnet. Klaven som holder lokket mot tanken hadde løsnet, og lokket på oljetanken hadde forskjøvet seg. Sannsynligvis har oljen fra returslangen truffet kanten av tanken og spruten har truffet eksosanlegget, hvilket forklarte oljelukt og røykhale.

Etter å ha satt klemmen på plass igjen og sikret låsen, gikk det på 2,5L olje. Flyet ble parkert i påvente av motorsjekk.

Etter å ha overført loggfiler til PC og analysert disse, ble det klart at motoren hadde hatt oljetrykk hele tiden, slik at det ikke var nødvendig med motorsjekk slik Rotax foreskriver ved bortfall av oljetrykk.

Dagen etter ble oljesystemet luftet ihht Rotax 12-20-00, og kort flytur gjennomført.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Oljetanken står mellom to av stengene til motorbukken, og det er ganske trangt å få klemmen til å sitte riktig. Tidligere har låsen sittet mellom stengene og den har måttet så på akkurat riktig sted for å passe.

Siste 100t var 21 flytimer før hendelsen og inkluderte rengjøring av oljetank valgte jeg å snu klaven for å få klemmen for å prøve å få den til å passe bedre. Eneste logiske forklaring jeg kan finne, er at låsen har vært for nært en av stengene til motorbukken, og at

motorbevegelsene ved oppstart har fått klemmen til å løsne.

I ettertid er det lett å si at låsen burde vært sikret med låsetråd, men faktum er at jeg ikke har tenkt på det eller sett på det som nødvendig. I ettertid har jeg snakket med Lycon i Sverige og det er klart at det ikke står noe om slik sikring i noen av manualene. I tillegg har jo flyet vært besikket hvert år fra jeg kjøpte det i 2015 av to ulike besiktningsmenn uten at dette har vært nevnt. Det hører også med til historien at flyet med 3400 flytimer har hatt flere motorer, og det er vanskelig i dag å vite hvor lenge oljetanken har siddet i flyet.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Piloten har reagert korrekt og returnert til flyplassen. Det kan bli en kritisk situasjon med øje sprut i motor rommet. Det er ikke helt uvanlig at med så mange flytimer at denne funksjon kan bli slitt og må følges opp, låsetråd kan være et bra tiltak.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Har funnet en bedre plassering for låsen, og kommer til å bruke låsetråd i fremtiden.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Flytryggingsutvalget slutter seg til klubbens uttalelse.

TILTAK

2019-33 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	1/10 2019	
Flytype:	Dynamic WT9 RG (opptrekkbart understell)	
Motor:	Rotax 914	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer:8:35	Antall starter:9
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:8:35	Antall starter:9
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:4:25	Antall starter:3
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:8:05	Antall starter:8
Flygingens art:	Landing	
Materielle skader:	Brudd i en festebrakett til støttestag på nesehjulet	
Aktuelt vær:	Flott vær, ingen faktor	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentagelser.

HENDELSESFORLØP

Under en helt vanlig landing på ENxx kom det en relativt kraftig shimmy under utrulling. Full aft stick ble hold og shimmyen gikk over av seg selv etter relativt rask tid. Normal rolig oppbremsing ble foretatt, og jeg følte at flyet trakk noe til venstre ved taxi tilbake til parkering. Etter flyging så oppdaget vi at en festebrakett for et støttestag på nesehjulet var røket tvert av.

Merk at til tross for lite flytid på mikrofly har pilot over 3000 timer på veldig mange forskjellige flytyper og er også innehaver av "experimental test pilot rating."

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Vet ikke om bruddet oppsto pga shimmy eller om at shimmy kom som en følge av bruddet. Det er forøvrig ikke normalt med shimmy på dette flyet. Landingen var bra med hoved hjul først, og nesehjulet ble senket rolig etter dette. Rullebanen er lang og det var planlagt å la flyet rulle et godt stykke uten å benytte hjulbrems for å komme ned mot området hvor taxebanen begynte. Shimmyen kom derfor uten at bremsen var engasjert. Mao så kan ikke landingen ha vært hovedårsak til bruddet. Det må ha vært tidligere landinger eller dårlig konstruksjon som har medført brudd over tid. Flyet har snart 500 timer.

Så intet unormalt under DI og flyet oppførte seg normalt under avgang.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Hendelse med potensiale for mye større skade enn i dette tilfellet.

Her har det vært lang bane og pilot med gode kvalifikasjoner selv med lite flytid på dette flyet.

Det bør foreslås som tiltak at en finner fram til bruddstedet, fotograferer det, sannsynliggjør årsak, I tiltaket foreslås det også at Flytryggingrådet varsler alle med tilsvarende fly om å gjøre en inspeksjon før neste flyging. Da vil NLF ekspedere denne meget raskt, og også sende et varsel til Aerospool.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Eier vil undersøke årsak til brudd i samarbeid med fabrikk. Informasjon vil bli formidlet til andre eiere av fly med samme konfigurasjon.

TILTAK

2019-34 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	13.10.2019	
Flytype:	Dynamic WT9	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 93:25	Antall starter:288
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 8:55	Antall starter:21
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 3:15	Antall starter:8
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 93:25	Antall starter:288
Flygingens art:	rekreasjon	
Materielle skader:	nei	
Aktuelt vær:	klart	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

LN-Yxx på vei fra ENKJ til ENRK 2200 ft på radio 123,5 MHz med posisjonsrapportering rett etter outbound midtøy. Squawk 7000

LN-Yxy på vei fra ENRK til Maarud 2400 ft på radio 118,475 MHz med Squawk fra oslo Approach og Request traffic information.

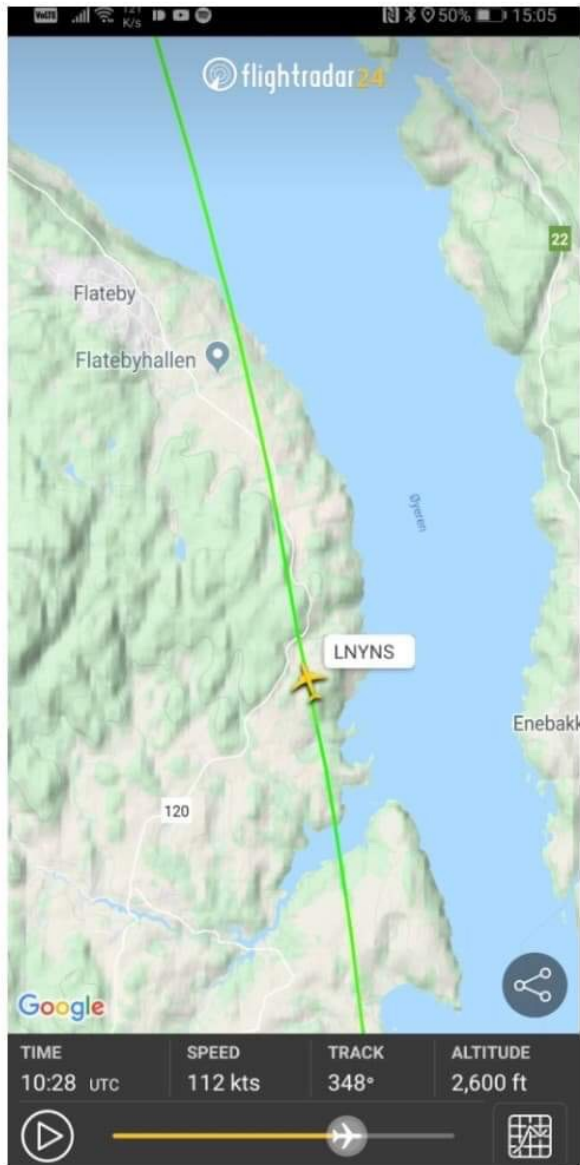
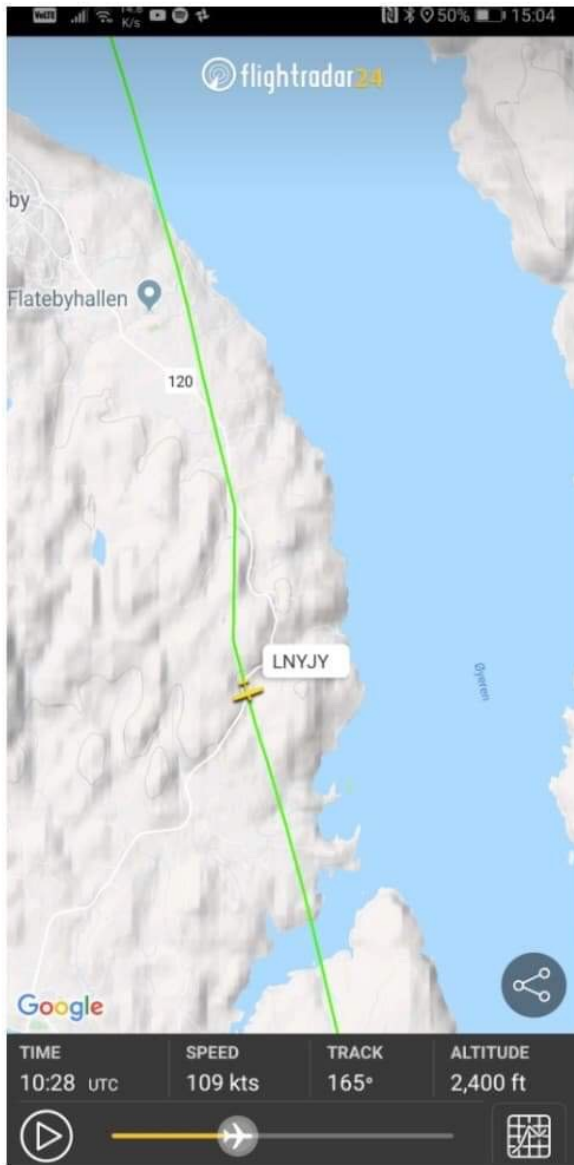
Der fikk han opplyst 2 fly som var i nærheten og som han hadde kontroll på. LN-Yxx ble det ikke informert om.

Videre forteller han at informasjonen ble gitt om aktivt område F og C2. Han har bekreftet at han ikke lyttet på 123,5 MHz

På vestsiden av Øyeren, rett sør for Midtøy, passerte flyene hverandre i noe som jeg oppfattet som svært nær avstand, ca 200 ft. LN-Yxy hadde solen bak seg, som gjorde det umulig for meg å se flyet før ca ti sekunder før passering.

Fartøysjefen i LN-Yxy så heller ikke meg før kort tid før passering, og passasjereren så meg ikke i det hele tatt.

Etter passering forsøkte jeg å kalle opp LN- Yxy på 123,5 MHz, men fikk ikke kontakt (fordi de hadde kontakt med Oslo Approach).



FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Dårlig utkikk fra begge hold (på grunn av vanskelige forhold fra min side) og at vi ikke var på samme frekvens.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Flytryggingsleder:

En gjentagende hendelse i et luftrom som er sterkt trafikkert. Hva er riktig angående radiofrekvens valg når du er i ukontrollert luftrom? Oslo Approach eller lokal frekvens? Operativ supervisor(Røyken) er kontaktet for om mulig avklare dette.

SVAR FRA OSLO TMA.

Det er ikke registret noe avvik hos oss i forbindelse med dette. Det gjør det derfor vanskelig å si noe konkret om denne saken.

Det som kan være verdt å ta med fra vår side, er at ATC ikke har kontroll på aktivitet i luftromsklasse G. Vi yter Flight information service, men har begrensninger, særlig i forhold til trafikkinformasjon, blant annet ser vi ikke all trafikken, vi snakker ikke med alle, samt at kontrollert trafikk i luftromsklasse C prioriteres foran.

Det er viktig for alle som flyr i luftromsklasse G, å være klar over at selv om vi gir trafikkinformasjon, så er det fortsatt fullt mulig at det finnes annen trafikk i området. Under Oslo TMA, spesielt den sørlige delen, så bør man forvente at dette er tilfellet.

OPPRATIV LEDER:

Dette med å være på ulike frekvenser i samme luftromsområde har vi kjempet i alle år med å komme til livs. Det som ATC skriver her er helt korrekt, og det skulle egentlig ikke være tillatt å fly i G-luftrommet under en TMA hvis en ikke kunne lytte på 123.5 (i dette tilfellet). Dersom en skal ligge på TMA frekvensen, og kun har en kanal å lytte på, så skal en fly i TMA dersom en får lov av ATC. Får en ikke det skal det flys i G-luftrommet på den frekvensen som gjelder der.

Jeg har opplevd dette mange ganger og det representerer en stor risiko, spesielt når det ikke er tilstrekkelig vær- og lysforhold å holde effektiv utkikk i.

Det er en uting å ligge på frekvensen til kontrollert luftrom når man flyr under dette. Dersom man ønsker trafikk informasjon bør man be om klarering og fly kontrollert.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Ved flyging i G-luftrom skal man fly på lokal frekvens og holde god utkikk.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

For mange av dagens radioer finnes det mulighet for å lytte på standby-frekvensen, dette er en mulighet som kan og bør benyttes som ett alternativ når man ikke har 2 radioer.

God god vane er å fly til høyre forbi rapporteringspunkter og til høyre for naturlige flytrack som langs elver eller dalfører.

TILTAK

2019-35 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	23.08.19	
Luftfartøytype og modell:	Dynamic WT-9	
Motor:	Rotax	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 96,4	Antall starter: 206
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 15,6	Antall starter: 27
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 1,2	Antall starter: 5
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:	Antall starter:
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	CAVOC	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Jeg hadde planlagt tur fra A til B

Jeg leste i forkant på myPPR at det var planlagt modellflyaktivitet fra den 23.-25. og de hadde egen radio med callsign «MODELL». Leste også på B flyklubb sine sider under reglene for modellflyging at disse må bruke radio.

Med denne informasjonen var jeg tidlig på å melde min ankomst, og 3-4 minutter syd av meldepunkt begynte jeg å melde på B frekvensen. Jeg fikk ingen respons på B Traffic og gikk ut ifra at det ikke var noen modellfly i lufta.

Det var en veldig tydelig vindretning så jeg valgt å gå inn på lang finale fra meldepunkt. Mellom meldepunkt og flystripa meldte jeg 3 ganger; meldepunkt, lang finale, hver gang med anmodning om det var modellfly trafikk. Ingen respons.

Jeg holder utkikk i lufta under innflyging og i det jeg er på kort finale ser jeg en kar på terskelen, vanskelig å spotte da han er mørkt kledd. Jeg kikker opp i lufta og får øye på et stort modellfly 20-40 meter skrått over banen. Jeg er da i en motorstilling, høyde og hastighet hvor jeg velger å passere under (modellflyet er da ikke direkte over, men skrått over til høyre for meg) for så å gi gass for en avbrutt landing ca 5 meter over stripa.

Det forløp uten noe dramatik og det var en kontrollert avbrutt landing. Jeg fortsatte med en utvidet landingsrunde og fulgte med på at vedkomne var borte fra banen i det jeg foretok ny landing. (Gjorde så 3 touch & go + en full stop)

Vedkomne hadde reist fra plassen da vi landet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Modellflygeren avviker fra reglene om bruk av Radio
Jeg snakket med en annen modellflyger som var på bakken, han sa at vedkomne «bare skulle ta en siste tur» og ikke hadde brukt radio. Jeg har også snakket med flyplassjefen på B som har tatt det videre med aktuell modellflyklubb.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

FLYTRYGGINGLEDER:

Meget stort potensiale for havari med alvorlig utfall. Bare flaks gjør at det denne gang gikk bra. Kan ikke se at fartøysjef i YXX kunne ha gjort ting annerledes med tanke på forberedelser og utført flygning.

Det viser hvor viktig det er med god utkikk, fly flyet og ta riktige beslutninger.

Da modellflygingen var publisert via PPR kan det være lurt å ta en telefon og varsle før man tar av.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Her ser vi verdien av å fly full landingsrunde på ubetjente småplasser. Se og bli sett er viktig.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

Ingen

2019-36 Standard hendelsesrapport til Mikroflyseksjonen

Hendelsesdato:	27. oktober 2019	
Luftfartøytype og modell:	Super-Petrel 100	
Motor:	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale mikroflyerfaring:	Antall timer: 310	Antall starter: 904
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 8:35	Antall starter: 16
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 3:50	Antall starter: 3
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 215	Antall starter: 500
Flygingens art:	Start av motor	
Materielle skader:	Gummiflenser rundt forgasser, samt brakett radiator	
Aktuelt vær:	CAVOK	

Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og anonymisert. Hensikten med rapporten er å hjelpe andre mikroflygere til å unngå å komme i en lignende situasjon ved at innholdet kan føre til gode tiltak som vil kunne hindre gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

I løpet av de siste måneder var det i økende grad en initiell «fusking» i motoren ved oppstart. Det virket som at motoren først tente på 2 sylindere, og deretter på de siste 2 sylindere. Til å begynne med var det bare et brøkdels sekund mellom tenning og jevn gange, men etter hvert ble det lengre tid. Da flyet var få timer unna 550 timer service, men gikk helt normalt etter oppstart, vurderte jeg at dette var noe vi skulle se på ifm vanlig periodisk vedlikehold. Da jeg søndag 27. oktober igjen skulle starte flyet, gikk ikke fuskingen over, men det var «hosting og risting» som vedvarte. Motoren ble da slått av, og flyet satt tilbake i hangar.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ved besiktning, viste deg seg å være store revner i begge gummiflensene på forgasserne, slik at «falsk luft» er kommet inn. I tillegg var braketten som holder vannradiator brukket av den ristingen som er oppstått pga ujevn tenning. Sannsynligvis er dette en skade som har fått lov til å utvikle seg over tid, hvor først en liten flenge i gummiflensen i en forgasser er oppstått, så utvidet, og så har påfølgende risting medført tilsvarende flenge i forgasser nr 2. Vedvarende risting har så påført brudd i braketten som bærer vannradiator.





KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Dette er ikke helt ukjent problem, vibrasjoner vil påvirke disse gummi flenser her er det heller ikke noen airbox som gir noe bedre støtte. Disse sprekker kan være meget vanskelige og oppdage. Har en motor unormalt mye vibrasjoner blir det større belastning og slitasje på mange deler. Er forøvrig ening det tiltak / tilrådninger som er anvist.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

1. Stopp og tenk med en gang en unormal lyd eller reaksjon oppstår ifm oppstart:
Ethvert avvik fra normalen skyldes en anomali som bør avdekkes hurtigst mulig. Å la noe utvikle seg over tid, gjør bare skaden verre!
2. Få kyndig input og hjelp til å identifisere potensielt problem tidlig. Ikke vent til det er akutt! I etterpåklokskapenes navn så skulle nok disse vært byttet på tbo.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Det henvises til Rotax Maintenance Manual 912 Series (Line Maintenance) kapittel 2.1. og 2.2 Time limits for rubber Parts, og Time limit for fuel pump.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

Det vil bli iverksatt tiltak for å øke bevisstheten rundt dokumentasjon for motorer brukt i mikrofly.