

Hendelsesrapporter

2015

Mikroflyseksjonen

Norges Luftsportforbund

Rapportdato: 11.12.2015

Flytryggingsrådet 2015:

Funksjon	Navn	Epost
Fagsjef	Tom Bjerke	tom.bjerke@nlf.no
Leder Flytryggingsrådet	Bjørn Pedersen	pedersen.bjorn@hotmail.no
Medlem Flytryggingsrådet	Vidar Husa	v-j-husa@online.no
Medlem Flytryggingsrådet	Tom Røstad	tom.rostad@gmail.com

Rapporter fra FR foreligger vanligvis først 1-4 uker etter at hendelse/ havari har funnet sted, og er basert på rapport fra fartøysjef, eller annen ansvarlig person. Det understrekes at det som kommer her av rapporter kan være foreløpige inntil endelig rapport er utgitt av Mikroflyseksjonens Havarikomiteé eller Flytryggingsråd (FR) foreligger. Her følger en kort oversikt over hendelser og uhell med mikrofly som er rapportert til Mikroflyseksjonen i 2015. Innholdet i rapportene blir gjengitt i kortversjon sammen med en kort kommentar fra Flytryggingsrådet. **Innholdet er ikke ment som grunnlag for straff, men kun for at andre skal lære av evt. feil som er begått.**

Alvorlighetsgrad (A i overskriften)

1. Fatale ulykker der menneskeliv går tapt.
2. Manøvreringsfeil eller menneskelige feil som ga alvorlige skader på fly og/eller personer. Også alvorlige operative feil i forhold til lufttrafikken.
3. En hendelse som gikk bra med personer, men som ga større skader på flyet eller andres eiendommer. Også operative feil i forhold til lufttrafikken kommer inn her.
4. En hendelse som operativt sett gikk bra, en som forårsaket mindre skade på flyet eller tredjepersons eiendom.
5. En mindre hendelse som ikke forårsaket noen skade men som er verd å rapportere inn i systemet slik at vi kan bli advart eller tipset om hva som kunne forårsake det.

Type (T i overskriften)

G = Gyroplan, H = Helikopter, R = Rorkontroll (3-akse) og V = Vektskift (trike).

Tabell 1. Liste over innrapporterte hendelser.

Nr	T	A	Beskrivelse
1	R	4	Utløst utløsning av redningsskjerm på bakken.
2	R	4	Propell i bakken under taxing
3	R	4	Propell i bakken under taxing før take off
4	R	5	Nødlanding etter tap av motoreffekt
5	R	4	Kollisjon med rådyrkalv under landing
6	R	4	Haleskidd slo i bakken under taxing
7	R	4	Neseski slo opp i propell under take off
8	R	4	Dratt løs hovedhjulslegg under taxing
9	R	4	Flikk under landing sidevindkast
10	R	4	Truffet anleggsgjerde under taxing
11	R	4	Sprukket sveis på hovedhjulfeste
12	R	4	Kabelbrudd førte til sylindertørfall
13	R	4	Kortslutning førte til sylindertørfall
14	G	5	Motorfusk pga insekt i bensintilførsel.
15	R	3	Nesehjul kollapse/flyet gikk rundt etter landing på bløtt jorde
16	R	3	Nærpassering ved innflyging for landing
17	R	4	To groundloop på rullebanen
18	R	4	Nesehjul landing langt inne på banen
19	R	5	Motor stoppet under landing
20	R	3	Nødlanding med defekt/ødelagt hovedhjul
21	R	5	Motorstopp rett etter take-off
22	R	3	Tippet over på ryggen etter sprett i landingen
23	R	4	Vinge flikket og slo i bakken rett før touch down
24	R	5	Flyging uten gyldig flygebevis
25	R	3	Take off på vann i bølger, avrevet flottør og skadet vinge
26	R	5	Vibrasjoner i motor under utklatrning
27	R	4	2-3 sprett i landingen med skade på nesehjulet
28	R	4	Setet kollapse rett før take off
29	R	3	Veivakselbrudd under flyging
30	R	3	Oppstart med full gass førte til kollisjon med hangar
31	R	4	Understell trukket opp under taxing
32	R	2	Flikk/steiling pga gust under takeoff
33	R	5	Kjørt utfor rullebane etter landing
34	R	5	Forurenset fuel førte til motorkutt
35	R	4	Kjørte ut av rullebanen på kort bane ifm landing
36	R	2	Flikk/stall etter avbrutt landing, havari
37	R	5	Punktering under landing
38	R	4	Motorbrudd i ca 1 min under cruise
39	R	4	Røket eksosanlegg under touch and go
40	R	2	Stall v/landing, hard landing
41	R	5	Skrens på rullebanen etter landing
42	R	4	Sprukket oljeslange
43	R	2	Hard landing, knekt nesehjul, propstrike
44	R	4	Motor ettertente da fartøysjef dro propeller rundt etter feilstart
45	V	3	Hjulkåpe traff lavspentkabel ifm rekognosering av landingsplass

Nr	T	A	Beskrivelse
1	R	4	Utløst utløsning av fallskjerm på bakken

Hendelsesdato	03.02.2015
Flytype	Aeroprakt A22
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	Ikke pilot
Pilotens erfaring på flytypen	Ikke pilot
Flygingens art	Flytting av parkert fly
Personskade	Ingen
Materielle skader	Fallskjermluke, vinge og bakrute
Aktuelt vær	Overskyet, skumring

HENDESESFORLØP

Flyet var parkert og skulle flyttes inn i hangar. Bremsene stod på og måtte frigjøres. Personen som skulle flytte flyet kjente ikke godt nok til flyet og istedet for å løsne "håndbrekket" drar han i utløserhåndtaket for fallskjermen med det resultat at skjermen blir utløst.

Fallskjermen faller ned igjen over flyet, men hverken fly eller person blir skadet vesentlig. På flyet er det minimale skader, fallskjermluke ødelagt, bakrute må skiftes, lite rift i plastdekselet på den ene vingen og noen riper etter wiren når skjermen kom ned igjen og falt over flyet.

Personen blir "hørsellammet" et lite øyeblikk.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Svar fra Personen som var årsaken til hendelsen og Operativ Flytryggingsleder

Det var skumring når maskinen skulle settes inn. Skriften ved håndbrekk-håndtaket er liten og vanskelig og lese i tussmørket. Personen som skulle flytte flyet er heller ikke mikroflyver.

Utløserhåndtaket skal også være låst når maskinen ikke er i lufta, men var ikke låst riktig. Låsemekanismen var bare festet kun i det ene "låseøret".

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Fallskjermen skal være låst når maskinen ikke er i bruk. Utløserhåndtaket må også være bedre merket, slik at ukyndige også lett forstår at utløserhåndtaket ikke må røres.

KLUBBENS FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE: Se over.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Rådet regner med at ordentlig sikring av fallskjermen er på sjekklista "etter flyging". Hvis ikke bør det føres opp. Ellers ingen ytterligere kommentarer.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
2	R	4	Propell i bakken under taxing

Hendelsesdato	22.02.2015
Flytype	Jabiru 170 UL
Motor	Jabiru 2200
Pilotens totale mikroflyerfaring	746 t
Pilotens erfaring på flytypen	Ca 80 t
Flygingens art	Skoling/typeutsjekk av elev
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ødelagt propell
Aktuelt vær	Skyet, ca 10-12 kt vind fra sør

HENDELSESFORLØP

Ved landing på gresstripa hadde vi først et par overflygninger i lav høyde for å sjekke forholdene. Det var litt overflatevann men så fullt brukbart ut. Ved landing (utført av instruktør, elev var bare med på stikka) bremses det til dels kraftig som følge av vått underlag. Vi taxet til sørenden for å snu, og kom i sluttfasen av snuen med ytter hovedhjul og nesehjul utenfor den planerte stripa og utpå jorde. Det viste seg å ha regnet betydelig i løpet av natten så med full sving på nesehjul seig dette nedi gjørma og propellen slo nedi gresset og gjørmevannet slik at den slo sprekker. Motoren gikk fortsatt men ble umiddelbart stoppet av fartøysjef. Vi hoppet ut og fikk trukket flyet opp til hangar.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Fartøysjef var for målfokusert på å klare hele svingen fremfor å stoppe i tide og gå ut å manuelt snu flyet. Han burde også ha ringt ut til Høyland før flyturen for å få en status på landingsforholdene.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Sjekke forholdene bedre i forkant. Gi seg tid til å heller gjøre ting skikkelig enn å prøve for å se hvordan det går.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Fartøysjefens refleksjon under forslag til tiltak, er i tråd med anbefalt fremgangsmåte vedrørende planlegging/innhenting av opplysninger ved bruk av gresstripe. Dette gjelder til enhver tid, men spesielt på vinterhalvåret.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR

Ingen ytterligere kommentarer.

TILTAK

På generelt grunnlag anbefaler rådet at teknisk kyndig konsulteres og produsentens anvisninger følges i alle saker hvor det kan være snakk om propstrike.

Nr	T	A	Beskrivelse
3	R	4	Propell i bakken under taxing før take off

Hendelsesdato	08.03.2015
Flytype	Rans S-.6
Motor	Rotax 912
Pilotens totale mikroflyerfaring	64:05
Pilotens erfaring på flytypen	6:30
Flygingens art	Tur/Taxing
Personskade	Ingen
Materielle skader	Hakk i propell og skadet tape på propell
Aktuelt vær	Skyfritt, gjørmete og bløt rullebane

HENDELSESFORLØP HENDELSESFORLØP

Takset fra parking til RWY, Back-tracket banen. Tok av. Landet etter en kort runde. Så helt tilfeldigvis at det var fliset teip på proppellen. Konstanterte da at proppellen måtte ha vært borti noe da dette ikke var slik ved DI. Det ble ikke merket noe under taksing eller flyving.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Må ha tippet for mye fremover under bakkeoperasjon på den humpete og gjørmete banen. Usikker på når det kan ha skjedd da det ikke ble merket verken slag eller vibrering etter skaden skjedde.

Men banen er og har vært veldig humpete lenge og var nå i tillegg gjørmete så forhjul kan ha kommet lengre ned i jorden en normalt.

Takset med stikka i magen for å lette trykket på nesehjul mest mulig.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Være mer kritisk til baneforhold, vi sjekket banen før take-off men ikke godt nokk og antar at det er størst sannsynlighet at det skjedde ved entring av RWY, et område vi kunne ha sjekket i mer detalj.

Minske propell diameter for å øke klaring til bakken, det sto en 66" propell på, kunne med fordel hatt et par tommer mindre for å øke bakkeklaring.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Viktig å være kritisk og sjekke underlaget og forholdene man skal operere under. En noe uheldig kombinasjon av stor propell med tilhørende liten bakkeklaring var nok den direkte årsaken. Allikevel må man være ypperst oppmerksom og utøve stor forsiktighet under tvilsomme forhold. Minimalt med flising på en propellblad tipp. Allikevel er flyet grundet og ny propell under bestilling.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR:

Ingen ytterligere kommentarer.

TILTAK

På generelt grunnlag anbefaler rådet at teknisk kyndig konsulteres og at produsentens anvisninger følges i alle hendelser som kan omfatte propstrike.

Nr	T	A	Beskrivelse
4	R	5	Nødlanding etter tap av motoreffekt

Hendelsesdato	03.04.2015
Flytype	ICP BINGO
Motor	HKS 700E
Pilotens totale mikroflyerfaring	483 t 4462 landinger
Pilotens erfaring på flytypen	89 t
Flygingens art	Skoling, landingsrunder
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	Vind 320/04, klart vær, ingen skyer

HENDELSESFORLØP

Instruksjon, landingsøvelser i landingsrunden , 3 km lang flystripe , RWY in use 32.

Vi gjorde 3 landinger, på siste takeoff ca 300 ft på upwind, mistet motoren effekt ,jeg tok over kontrollen på flyet, dro gassen litt tilbake og full gass igjen , men fortsatt ga ikke motoren full effekt. Motoren gikk fortsatt men selv ved full gass var det som om den ikke fikk nok bensin.

Tanken ble drenert ved daglig inspeksjon, bensin var fersk på dagen. Det er derfor ingen grunn til å tro at det var kondens som var årsak.

Jeg besluttet å sette flyet ned på et jorde i forlengelsen av rullebanen . Motoren var fortsatt i gang , landet med full flaps. Landingen forløp udramatisk.

Etter landing var oljetrykk og temperatur normalt, motoren ble holdt gående og full gass ble gitt med bremses på , nå hadde motoren igjen full effekt.

Vi stoppet motor , gikk grundig gjennom alt utvendig motor og slanger , ingen unormalt å spore.

Jeg takset uten elev rundt på jordet, utførte 2 start and runup, samt full gass med bremses på , motoren virket normalt og hadde full effekt.

Jeg tok av fra jordet , med en annen nødlandingsplass i sikte, flyet klatret fort opp og var på 1000 fot turning left downwind 32. fullførte landingsrunden fullstop landing og takset til hangar. Flyets bensin tilførsel ble gjennomgått , bensinfilter ble skiftet selv om det var skiftet ca 30 timer siden, det ble ikke funnet rusk i filteret.

Jeg utførte noen landingsrunder etter dette uten videre problemer , Flyet har siden gått 19 timer uten noe mer problemer.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ved gasspådrag ble motorlyden mørkere uten noe mer effekt , som om den ikke fikk nok bensin. Forgasserising synes å være en plausibel årsak.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER,

Elektrisk forgasservarme var på , men varmespeilet var også åpen, det var 3-4 grader i luften , og ved flyging med flere landinger etterhverandre hvor motor kanskje ble kjølt noe

ned ble det kaldere rundt forgasserene. Mulig at forgasservarmeren virker for dårlig i dette tilfellet. Men på den andre siden har vi utført utallige slike flyginger tidligere uten problem , det er derfor vanskelig å finne noe tiltak som kan forhindre dette , annet en å kanskje skifte forgasser varme anlegget om det finnes et mer effektivt system?

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Fartøysjef er også Operativ Leder.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR:

Ingen kommentarer.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
5	R	4	Kollisjon med rådyrkalv under landing

Hendelsesdato	30.03.2015	
Flytype	Dynamic WT9	
Motor	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale mikroflyerfaring	349:55	
Pilotens erfaring på flytypen	133 t	
Flygingens art	Skoling	
Personskade	Ingen	
Materielle skader	Skadd propell, deformasjon på høyre flap	
Aktuelt vær	Lettskyet	

HENDELSESFORLØP HENDELSESFORLØP

Kollisjon med rådyrkalv under landing. Rådyrkalven var en av tre rådyr som begynte å løpe for å krysse banen foran flyet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Fartøysjef og elev fikk beskjed via radio noen minutter før landing om at 3 rådyr var på flyplassområdet. Til tross for intens utkikk så vi ikke dyrene før flyet hadde begynt utrulling og et eller annet (mennesker eller biler på nærliggende vei) fikk dyrene til å begynne å løpe mot skogholt på motsatt side av rullebanen.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Ingen forslag

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Denne hendelsen kan fartøysjef vanskelig gardere seg mot. Fartøysjef har etter mitt skjønn vist tilstrekkelig og god aktsomhet.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR

Ingen ytterligere kommentarer.

TILTAK

På generelt grunnlag anbefaler rådet at teknisk kyndig konsulteres og at produsentens anvisninger følges ved alle hendelser som kan omfatte propstrikke.

Nr	T	A	Beskrivelse
6	R	4	Haleparti slo ned i under taxing

Hendelsesdato	08.03.2015
Flytype	Dynamic WT9
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	337:15
Pilotens erfaring på flytypen	120:20
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Brukket haleskidd
Aktuelt vær	Lettskyet

HENDELSESFORLØP

Ved taxing ut av banen traff nesehjulet en kant som viste seg å være kanten mot et jorde. Nesen på flyet spratt i været og haleskiddet traff bakken og brakk tvers av. Propell var ikke i bakken.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

En kombinasjon av uoppmerksomhet og ingen merking for å skille flyplassområde og jordet.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Bedre merking

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Støtter Fartøysjefs vurdering. Om dette er en permanent faktor på denne flyplassen bør det ligge som generell NOTAM/informasjon samt at dette er en påminnelse til fartøysjefer om å sørge for å ha oppdatert informasjon om landingsplasser man ikke bruker til daglig.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR:

Rådet bemerker at flyplassens hjemmesider synes å ivareta de forholdene som klubbens flytryggingsleder påpeker/etterlyser.

Ingen ytterligere kommentarer.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
7	R	4	Neseski slo opp i propellen under take off

Hendelsesdato	20.02.2015
Flytype	Flightdesign CTSW
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	146 t
Pilotens erfaring på flytypen	116 t
Flygingens art	Tur/rekreasjon
Personskade	Ingen
Materielle skader	Propell og neseski
Aktuelt vær	Pent/bris

HENDELSESFORLØP HENDELSESFORLØP

Skulle ta av fra isen som var humpete noe som resulterte i at neseskiet ble slått opp i propellen. Propellen rispet ett spor i skiet uten merkbart dropp i turtall.

Da jeg synes det var for humpete ble avgang avbrutt, og skaden oppdaget.

Nå er propell byttet og girkasse kontrollert.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Underlaget var for ujevnt.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Nøyere sjekk av underlag i avgangsområdet.

Bedre sikring av separering propell/ski.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Jeg er enig med pilotens vurderinger om nøye kontroll av underlag før avgang særlig ved bruk av fly med kombinasjonen ski/nesehjul.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR:

Ingen ytterligere kommentarer.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
8	R	4	Hovedhjulinnfesting vridd løs under taxing

Hendelsesdato	25.03.2015
Flytype	TL-3000 Sirius
Motor	Rotax 912 S
Pilotens totale mikroflyerfaring	102 t
Pilotens erfaring på flytypen	Ca 50 t
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Skade på innfesting venstre hovedhjulslegg
Aktuelt vær	CAVOK

HENDELSESFORLØP

Etter landing, under taksing i lav fart, kommer venstre hjul ned i en fordypning i kanten av stripa. Hjul leggen blir dratt bakover, og feste inne under setet ryker. Flyet legger seg sakte ned på venstre side uten at vingen eller propeller berører bakken.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Fartøysjef var fokusert på å takse utenom ett bløtt parti på stripa, og var ikke oppmerksom på fordypningen.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Sjekk forholdene bedre i forkant.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Ja dette er den årstid hvor dette kan være skummelt, viktig å besiktige banen før bruk.

Det kan se ut til å være en svakhet på dette flyet, at hjulfeste er for spinkelt, noen importøren har tatt tak i.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR.

Ingen ytterligere kommentarer.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
9	R	4	Flikk under landing med kastevind

Hendelsesdato	21.04.2015
Flytype	Aeroprakt A22
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	69.30
Pilotens erfaring på flytypen	69:30
Flygingens art	Testflyging etter vedlikehold
Personskade	Ingen
Materielle skader	Propellbalder og nesehjulslegg
Aktuelt vær	Klart vær og sol. V 120/7 variabel 90-190/10

HENDELSESFORLØP

Under innflyging for full stopp landing på RWY 19 ble jeg truffet av en kastevind fra siden rett før tutch-down på RWY. Høyre vinge tutchet asfaltstripen og medvirket antagelig til en dreining av flyet mot styrbord. I forbindelse med oppretting av krenkning og vridningen på flyet ble det en landing på nesehjulet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Flyet var ikke optimalt lagt-opp for å ta sidevind ved at venstre vinge ikke hadde helning mot vindretning. Farten kan nok ha vært noe lav i forhold til landing under rådende vindforhold.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Alltid legge opp flyet med helning av vinge mot vindretning når landing i sidevind. Avpasse farten etter vindforhold.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Samme kommentarer som flygeren, men i tillegg:

På Geiteryggen; alltid lande lenger inn når det er sidevind.

Det er kan være urolig på endene av banen, også når det blåser rett på.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR:

Rådet minner om hvor viktig det er å ha omstillingsevne i landingsfasen slik at man tar en "go around" i de tilfellene hvor ting ikke stemmer på finalen.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
10	R	4	Truffet anleggsgjerde under taxing

Hendelsesdato	10.04.2015
Flytype	Dynamic WT9
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	52:40
Pilotens erfaring på flytypen	52:40
Flygingens art	Taxing
Personskade	Ingen
Materielle skader	Skade ytterst på høyre vinge, bulk i anleggsgjerde
Aktuelt vær	Lett disete, men ellers klar himmel og fint

HENDELSESFORLØP

Hadde akkurat landet på RW09 og taxet tilbake mot hangarer på vestsiden av flyplassen. Langs taxebanen står det ett anleggsområde med gjerder helt ute til taxestripen. Fra avstand antar fartøysjefen at det er tilstrekkelig avstand, men antagelsen er feil og fartøysjefen er ikke observant nok underveis. Høyre vinge treffer så gjerdet cirka en albuelengde inne på vingen. Flyet roterer 20 grader til høyre og stopper. Fartøysjefen stopper motor, og går ut for å besiktige skaden. Gjerdet har fått en bulk og høyre vinge har fått slagskade.

Fartøysjef dytter så flyet bort til hangarområde, ringer teknisk sjef for flyet, kansellerer aktiv flightplan, tar kontakt med styreleder for den lokale flyklubben for å få kontakt med noen som er teknisk kompetent for rådføring.

Fartøysjef oversender bilder av skaden til teknisk sjef for flyet, som videresender bildene til flyprodusent. Etter drøfting med flyprodusenten, teknisk sjef og operativ leder for mikrofly i klubben, hurtigfikses flyet med kryssarmert glassfibretp, og flys hjem.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Årsaken til ulykken er uoppmerksomhet fra fartøysjefen. Merking ved gjerder som står nært inntil taxebanen kunne kanskje også vært bedre, eventuelt satt på en avstand som tar høyde for at normal trafikk kan passere.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Dele erfaringer fra slike ulykker kan muligens øke oppmerksomheten fra andre i lignende situasjoner. Bedre merking av objekter som kan være til obstruksjon for normal trafikk ved flyplass kunne også vært ett tiltak.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Jeg støtter generelt fartøysjefs vurderinger.

Fartøysjef har selvfølgelig ansvar for å unngå å treffe hindringer på bakken. Samtidig må det understrekes at flyplassseier har ansvar for å varsle om midletidige hindringer samt å merke disse tydelig. Gjerdet på denne flyplassen var ikke merket på noen måte. Hadde dette vært gjort vil ville risikoen for hendelser som dette vært langt mindre.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Ingen kommentarer til selve hendelsen men rådet vil rose den grundige behandlingen/undersøkelsen flyet fikk rett etter uhellet.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
11	R	4	Sprukket sveis på hovedhjulfeste

Hendelsesdato	19.04.2015
Flytype	Rans S-6ES
Motor	Jabiru 2200
Pilotens totale mikroflyerfaring	50 t (eleven)
Pilotens erfaring på flytypen	20 t (eleven)
Flygingens art	Skoling
Personskade	Ingen
Materielle skader	Hjul og aksel
Aktuelt vær	Variabel vind 6 kts

HENDELSESFORLØP

While conducting an introduction flight to the Rans, the instructor made a normal approach to landing on runway 06. Shortly after (a two point) touchdown the Left main wheel and axel detached themselves from the gear leg along the horizontal weld seam of the Angle sleeve. The Instructor maintained directional control with opposite rudder and breaking. The scape marks left on the runway 06 start on the centerline of the touchdown zone markings and end 150 foot later and 10 feet left of center line.

The only damage to the aircraft is to the Wheel / Aksel and faulty welded 45 degrees attachment sleeve. The gear leg and the rest of the aircraft remain undamaged.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

It is the subjective opinion of the instructor that the failure is mechanical in nature and is believed to be contributed to design due to its discontinuation and quite possibly the weld quality/condition. It is a known and documented fact that the weld seam had been already subjected to stress as the gear legs had (previously) been bent and replaced due to a mishap (HENDELSE) by the previous owner.

Such stress fractures are not readily visible to inspection with the naked eye and may only be detectible through NDT (non destructive testing) such as Eddy-current testing.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

The instructor recommends replacing both right and left main gear with the later version of tapered tubular spring steel gear legs that have an improved thickness and weld seam in comparison to the (thin) older type.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Ingen videre kommentarer

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR

Det er en god rutine å følge ekstra godt med på tidligere kjente skader/reparasjoner og gjerne også dokumentere tilsynet på vedlikeholdsskjemaene i teknisk perm. For brukere og fremtidige eiere kan det være viktig også å dokumentere at skaden ikke har utviklet seg eller forverret seg men at den jevnlig har blitt kontrollert.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
12	R	4	Kabelbrudd førte til sylindertørfall

Hendelsesdato	21.04.2015
Flytype	TL 3000 Sirius
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	289
Pilotens erfaring på flytypen	169
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	CAVOK, tilnærmet vindstille

HENDELSESFORLØP

Eg hadde holdt FL95 over Hardangervidda, og var begynt på nedstigning, siden eg nærma meg områder med bedre landingsmuligheter. Når eg nærma meg Flå, så opplevde eg litt motorfusk innimellom. Klarte ikkje sjå noko unormalt på instrumenta. Valgte setje kursen mot Eggemoen, i tilfelle problemet skulle forverre seg. Det vart fort verre, og plutselig innsåg eg at eg hadde mista 1 sylindere, nå viste EGT på sylindere nr. 2 verdier på under 100 grader, og eg hadde konstant vibrasjon på motor. Hadde framleis nok motorkraft til å halde høgden, så hadde fortsatt kurs mot Eggemoen. Etter eit par minuttar observerte eg lange flate jorder, rett øst for Flå. Sidan eg ikkje visste hva som var årsaken til problemet, og heller ikkje visste om situasjonen kunne forverra seg, så valgte eg førevarslanding her. Eg meldte frå til Norway Control (eg hadde flightplan) om at eg hadde motorproblemer, og ville foreta nødlanding på jorde. Fekk tilbakemelding om å ringe når eg hadde landa. Satte kurs for jordene eg hadde satt meg ut, og begynte nedstigning. Kom inn mot jordet eg hadde bestemt meg for, i rikeleg høgde, og begynte sikk-sakk flyging utan å miste jordet av syne. La meg inn på finale, framleis noko høgt, satte full flaps, og foretok sideglidning ned over dei høge trærne som stod i enden av jordet. Rettet ut flyet når eg passerte tretoppene, og sløkte motor. Ville ikkje lande med motor, då jordet viste seg å vera ein tromla åker, og eg var usikker på kor hardt det var. Flata ut og satte flyet mjukt nedpå. Jordet var totalt over 1000m langt, men hadde ein smal innsnevring på midten. Fekk sikra flyet, og unnagjort dei nødvendige telefoner. Med god assistanse vart feilen funnen (ledningsbrudd i kontaktstykke), og midlertidig (men samtidig holdbar) reparasjon vart utført. Motortest vart utført, og deretter ein normal avgang, og turen gikk til Hokksund, der ny kabelmatte vart laga, i tilfelle det skulle vera svakhet på nokon av dei andre kontaktane òg.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Årsaken viste seg å vera brudd i eine leidningen til kontaktstykket til eine innsprøytings-dysa, akkurat der leidningen går inn i kabelskoen.

FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Ny kabelmatte med anna type kabel (tefzel) vart laga. Ser på best mulig innfesting av kablane, for å minimere trethets-brudd her pga vibrasjon. Har hatt mykje kommunikasjon med produsenten av kabelmatte i dagane etter hendelsen. Han har informert meg om at kabelmatta mi var laga med ein kabeltype, som viste seg å vere av dårleg kvalitet. Eg er einaste i Norge som har fått levert kabelmatte med denne type kabel. Nokon sett er levert til utenlandske kundar, desse vert oppsøkt, og varsla om svakheita. Samstundes vert det jobba mot ein leverandør av industrielle kabelmatter, for produksjon av ei kontaktlaus kabelmatte med MIL spesifikasjoner.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Ennå ikkje mottatt uttalelse på offentliggjøringstidspunktet. Rapporten kompletteres.

FLYTRYGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Flyoperativt ble denne hendelsen godt håndtert med førevarslanding. I forhold til det tekniske vil rapporten bli revidert/fyullført når uttalelse fra Teknisk komite foreligger.

TILTAK

Foreløpig ingen.

Nr	T	A	Beskrivelse
13	R	4	Kortslutning førte til sylindertorfall
Hendelsesdato			22.04.2015
Flytype			TL-3000 Sirius
Motor			Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring			292
Pilotens erfaring på flytypen			172
Flygingens art			Tur
Personskade			Ingen
Materielle skader			Ingen
Aktuelt vær			CAVOK, frisk vestlig bris

HENDELSESFORLØP

Hadde hatt ein normal avgang fra Hokksund, og klatra til FL85. På denne turen hadde eg ikkje flightplan. Rett etter eg passerte Dagali, fekk eg momentant bortfall av 2 sylindre. Vart mykje vibrasjonar, og minimalt med motorkraft. Snudde flyet rundt, og satte kursen mot Dagali, som var godt innan rekkevidde i forhold til høgden eg hadde. Rapporterte til Norway Control at eg hadde motorproblemer, og ville foreta nødlanding på Dagali. Beholdt motor i gang på tomgang, då det var minimalt med vibrasjonar på tomgang. Då det blas godt frå vest, la eg meg inn på base på bane 26, og begynte sikksakk for å tape høgde, utan å sleppe banen av syne. Sløkte motor, då denne uansett ikkje ville kunne hjelpa meg. Satte etterkvart full flaps og kom inn på finale noko høgt. «Side slipp» på siste kort finale for å tape høgde, og foretok ein normal landing. Fekk dratt flyet av banen og sikra dette, og tok dei nødvendige telefoner. Starta feilsøking, fann feilen, og utbetra denne. Foretok motortest, og tok ein normal avgang, og fortsatte til ENBM.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

På leidningsmatta me laga kvelden i forvegen, var det 3 lednings-skøyter til kvart dysesett som måtte loddes, og brukes krympestrømpe på. Her vart dei 3 skøytane liggjande parallelt med kvarandre, med kvar si krympestrømpe, og ei større krympestrømpe som gjekk utenpå desse igjen. Her viste det seg at det har vore ein litt kvass kant på ein av loddingane, og denne har gnagd seg veg gjennom krympestrømpene, og tilslutt kortslutta + til signaljord til ein av dysene. Då det er felles + på desse 2 dysene, førte dette til bortfall på 2 dyser. Den midlertidige reparasjonen bestod i å separere desse leidningene, og tape de på ein slik måte at det ikkje var mogeleg for at dei kunne koma i kontakt med kvarandre. Tok samtidig å spretta opp og separerte leidningene til det andre dysesettet, for å hindra at det same kunne skje her.

FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Generelt bør ikkje slike skøyter liggje parallelt, men ha ein offset i forhold til kvarandre. Desse kabelmattene har normalt ikkje desse skøytane, denne kabelmatta vart laga som ein erstatning for den forrige, som hadde dårleg kvalitet på leidningane. Ifylgje produsent skal det ikkje vera fare for same feil, på dei eksisterande kabelmattene på andre fly. Produsent jobbar med å få produsert kabelmattar med MIL spesifikasjonar, utan skøyter og kontaktar.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Foreligger foreløpig ikke.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Hendelsen bør sees i sammenheng med hendelse nr 12, da det er samme fly og sammenheng mellom feilene. Også denne hendelsen ble flyoperativt håndtert godt av fartøysjefen. Rapporten suppleres når uttalelse fra teknisk komite foreligger.

TILTAK

Foreløpig ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
14	G	5	Motorfusk pga insekt i bensintilførsel.
Hendelsesdato			28.04.2015
Flytype			Xenon
Motor			Rotax 912 Turbo
Pilotens totale mikroflyerfaring			800
Pilotens erfaring på flytypen			5-600
Flygingens art			Test etter vinteren
Personskade			Ingen
Materielle skader			Ingen
Aktuelt vær			CAVOK, ca 10 kts 360

HENDELSESFORLØP

Motor fusk som har kommet med ujevne mellomrom siden høsten 2013. Etter hendelse (rapport 2013 #1) ble maskinen fraktet til Xenon fabrikken Aviation Artur Trendak (<http://www.trendak.eu>) for reparasjon. De demonterte maskinen totalt, byttet alle deler som fabrikken anså nødvendig, sendte motoren til Faston (<http://www.faston.pl/>) for sjekk etter prop strike.

Etter tilbakelevering etter reparasjon testes maskinen i Polen før hjemtransport, uten feil eller driftforstyrrelser.

De første 10-15 timene bruk i Norge uten driftforstyrrelse. Ved en landingsrunde-økt høsten 2013 fusket motoren med to-tre markante hark. Sjekket forgassere og drivstoff-system uten feil funnet. Skiftet bensinfiltrer til originale Rotax glass/plast filtre. Konkluderte med vannråper i bensinen.

Starten på 2014 sesongen fikk jeg samme markante hark ved to anledninger uten å finne årsak. Resten av 2014 sesongen var uten noen driftforstyrrelser.

Starten på 2015 sesongen var det konstant markant fusk ved full throttle. Sjekker flottør-kammerene og fant sorte små fragmenter i bunn av begge flottør-kammerene. Renser disse og tester igjen med samme markante fusk med full throttle. Ser at flottørene har "svullet" noe på kantene, renser disse, veier flottørene og finner disse i orden. Skruer ut og sjekker dyser, Sjekker membran. Ingen feil funnet. Prøveflyr igjen med samme nedslående resultat.

Med turbo så har denne motoren to stk. el-pumper og reduksjonsventil. Med flottør-kammerene demontert setter jeg på bensinpumpe for å spyle systemet, ser da at det kommer vesentlig mer bensin ut av høyre forgasser sammenlignet med venstre forgasser. Demonterer mekanikken til nivåventilen som regulerer bensinnivået i flottør-kammeret. Demonterer banjo-koblingen fra forgasser, renser med trykkluft og konstaterer at det ikke er fragmenter i forgasser som stenger for bensinfløde. Demonterer bensinslange fra banjo-koblingen, og konstaterer at det kommer tilnærmet lik mengde bensin ut av slangene til hver forgasser. Titter da inn i de demonterte banjo-koblingene og ser fragmenter inne i en av banjo-koblingen (venstre side).

Dytter fragmentene ut med en liten umbrako nøkkel. Ut kommer en veps, bie ell. i tre deler. Denne har blokkert tilførsel av bensin til venstre forgasser, men slupper igjennom nok til at fusk kun var med full throttle.

Maskinen er nå prøveflyet og ser nå ut til å fungere etter hensikt.





FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Xenon fabrikken Aviation Artur Trendak demonterte bensinslangene som del av oppbygningen etter skaden.

Når slangen da lå på lager, har krabaten krabbet inn og blitt liggende i slangen, slangen ble montert på maskinen med insektet inne i slangen.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Blås igjennom, sjekk at det ikke er noe inne i slanger som skal monteres.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTAELSE

Foreligger foreløpig ikke.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Her står fartøysjefen overfor en veldig vanskelig problemstilling med en feil som kommer og

går med ujevne mellomrom. Slike feil er er veldig ubehagelige da man ikke vet om problemet er løst før man finner den konkrete årsaken.

Ved slike feil må fartøysjefen vurdere hvorvidt flyging skal fortsette uten at man har funnet feilen eller om han skal jobbe videre med å finne konkret årsak. Det siste er vanskelig i og med at feilen oppstår sporadisk

TILTAK

Som en læring i denne konkrete hendelsen:

En påminnelse til oss alle om å sjekke slanger m.m for fremmedlegemer før de monteres.

Nr	T	A	Beskrivelse
15	R	3	Nesehjul kollapset/flyet gikk rundt etter landing på bløtt jorde

Hendelsesdato	27.05.15
Flytype	Halley Apollo Fox
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	310:30
Pilotens erfaring på flytypen	4:15
Flygingens art	Tur m/passasjer (mikropilot)
Personskade	Ingen
Materielle skader	Nesehjulslegg, kropp, vingeror, sideror
Aktuelt vær	3/250 SCT 1500 BKN5300 10/7 Q1015

HENDELSESFORLØP

Avgang 19:10 fra asfaltbane til lokal landingsplass med gress. 25 ltr fuel. Hadde på forhånd tlf kontakt med kontaktperson (vitne) ved landingsplassen. Bane rapportert nyklippet og ok. Hadde radioforbindelse med vitnet ved førstegangs overflyging. Kom med vilje inn høyt for overflyging og vurdere forhold, deretter standard landingsinnlegg for valgt bane. Landingen foregikk som normalt med fin hastighet og settpunkt. På grunn av banens topografi lettet jeg trykket noe på høyderor for å få oversikt, nesen sank raskere enn forventet da flyet var bremsset kraftig opp pga underlag. Bremses var ikke på. Nesehjul trillet ca 4 meter før nesehjulsleggen kollapset. Resulterte i kraftig oppbremsing, propell i bakken og vi veltet fremover og over på rygg. Stengte hovedstrøm og fuelkraner før en løsnet setebelter og forlot flyet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Det har regnet i lengre perioder og stripen var løsere/tyngre enn jeg var forberedt på. Kombinasjonen av at jeg lot nesen senke seg noe, samtidig som underlaget bremsset, har resultert i at nesehjulet har berørt bakken og etter 4-5 meter brutt gresslaget. Under gresslaget er det matjord, den bærer dårlig. Hjulene som var påmontert var lite egnet til landing på et så sugende underlag.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Sørge for å holde nesehjulet oppe til farten er så lav at nesa kommer ned av seg selv. Vurdere underlaget i forhold til hjulene, spesielt så tidlig på året etter en våt periode.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Ut fra informasjon som er gitt i rapport og samtale med pilot, er konklusjon at landingsplassens dekke ikke var optimalt for landing med aktuelt fly. Etter det vi vet er landingsplass i større grad benyttet av fly som har landingshjul med større bæreflate.

Dette kan gi mindre relevant erfaringsgrunnlag for informasjon vedrørende hvordan landingsplassens dekke vil fungere for fly med mindre dimensjon på landingshjul.

Befaring av landingsplassens dekke etter uhellet, vil nå være en god referanse til senere besiktigelse og planlegging av sikker landing på ukjente landingsplasser.

Tillegg til rapporten pr 5.6.15:

Hendelsen er gjennomgått med en erfaren pilot, og forsikringselskapet i etterkant av at vi skrev rapporten.

Piloten har sett på bildene fra ulykkesstedet og på flyet. Piloten og personen fra selskapet mener at det på grunn av rullemotstanden er usikkert om det ville gjort noen forskjell med bruk av høyderorbruk.

Jeg landet med høy nese, og senket kun nesa noen centimeter. Bilder og befaring viser at nesehjulet har blitt satt rolig ned på underlaget, og at årsaken da er våt bane og at hjulet har brutt igjennom gresslaget

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTARER

Å holde «stikka i magen» etter at hovedhjula har satt seg vil minke kraften nesehjulet tar bakken med. Ingen ytterligere kommentarer.

TILTAK

På generelt grunnlag anbefaler flytryggingsrådet at teknisk kyndig konsulteres og fabrikantens anvisninger følges etter alle hendelser som kan ha medført propstrieke.

Nr	T	A	Beskrivelse
16	R	3	Nærpassering ved innflyging for landing

Hendelsesdato	23.05.2015
Flytype	Dynamic WT9
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	320:15
Pilotens erfaring på flytypen	195:10
Flygingens art	Lokal
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	Pent og klart vær 3/8 cu

HENDELSESFORLØP

Nærpassering ved innflyging for landing.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ved innflyging til XX etter endt lokal rundtur, fløy jeg inn igjen til ENXX, via meldepunkt «A» for så videre til «B» for direkte finale til bane-xx.

Etter jeg har meldt «A» på vei inn til «B», hører jeg et annet fly som også melder seg inn for landing.

Jeg fortsetter så videre fra «A» og passerer «B» uten å kunne observere det andre flyet som meldte seg inn for landing. Da jeg er over «B» og det er naturlig å melde «B», er det mye blokkering av annen trafikk på frekvensen som gjør at jeg ikke får meldt min posisjon. Jeg velger å fortsette da jeg er i oppfatning av at det andre flyet befinner seg bak meg i landingsrunden. Da jeg er imellom «B» og ENXX hører jeg det andre flyet kalle meg opp, jeg kan fortsatt ikke observere det andre flyet, men finner det adekvat å melde at jeg er i nordenden av C på finale bane-xx.

Det andre flyet melder deretter base-xx. Kaller så på meg igjen, å spør om jeg har sett han, hvilket jeg ikke har. Det andre flyet legger seg da inn for landing som nr. 2, etter meg.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Kunne meldt i mellom «B» og ENXX, isteden for nordenden av C.

Synes også at fartøysjef om bord i det andre flyet kunnet forsikret seg noe tidligere med å spørre en gang for mye enn for lite, med å høre om hvor min posisjon var, da han hadde hørt jeg var på vei inn, så vi kunne koordinert oss bedre inn for landing.

Istede for som han etter etter eget utsagn beskriver på sin egen rapport:

Sitat> «antok jeg at han var så langt ute at jeg kunne entre base rullebane xx »

Fartøysjef om bord i det andre flyet beskriver at det i vår samtale fremgikk at jeg kom med et utsagn om at jeg «hadde misforstått meldepunktene inn til ENXX».

Hvilket ikke er tilfelle da vi hadde en grundig brifing før flygingen tok til, dette i regi av lokal sportsflyklubb.

-Misforståelsen gikk vel heller mer i grad av at piloten i det andre flyet, kjørte en «enveis kommunikasjons taktikk» i pratene i etterkant.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

For meg virker det som om begge piloter har misforstått og/eller vært usikker på posisjonen til det andre flyet. Min anbefaling er at man i slike situasjoner venter med å gå inn for landing eller avbryter, til man har fått 100% avklaring på hvor man er i forhold til hverandre.

Dette viser hvor krevende det er å fly inn til en ukontrollert flyplass med mange fly i lufta og derved mange fly på radiofrekvensen. Her følger et stort ansvar både for gjestende og lokale flygere. Uavhengig av briefinger oppstår det situasjoner som må løses med våkenhet og oppmerksomhet. Ut fra samtale med fartøysjef i XX skapte trafikk på radio utfordringer med å rapportere posisjon samt å få overblikk over annen trafikk. Svak radiodisiplin fra flere piloter i området kan ha vært medvirkende til situasjonen som oppsto.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Klubbens flytryggingsleders uttalelse tiltres og er dekkende.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
17	R	4	To groundloop på rullebanen

Hendelsesdato	06.06.2015
Flytype	Kitfox 3
Motor	Jabiru 2200
Pilotens totale mikroflyerfaring	612
Pilotens erfaring på flytypen	583
Flygingens art	Konkurransen, NM
Personskade	Ingen
Materielle skader	To lys på rullebanen
Aktuelt vær	Noen CB skiftende vind

HENDELSESFORLØP (Fartøysjef har ønsket at rapporten ikke skal anonymiseres)

Norgesmesterskap i mikrofly, Hamar 06.06.2015-08-26 Det var mye regn om natten og formiddagen, så det ble bestemt at vi skulle vente til at det ble bedre før presisjonslandning startet. Min Kitfox var klar og jeg spurte om vi skulle begynne, (på Stafsbergs frekvens) Jeg ble fortalt at "dommerne" ikke var på plass enda men jeg kunne ta en landingsrunde for å sjekke skyenes høyde. Jeg rapporterte 1200 fot på medvind og gikk for landing. Siden jeg flyr et halehjulsfly Kitfox, var jeg litt opptatt av å kunne lande på merket. På kort finale spurte jeg min co-pilot: "Ser du merket?". Litt senere senere synker vi veldig raskt og jeg setter på full throttle. Etter en sprett, var nesen så høy at min høyre ving steilte og vingetippen traff bakken. Flyet gikk inn i en groundloop som jeg prøvde å rette opp. Det gikk bra nok og jeg takset til tårnet. Vi gikk rundt flyet for å sjekke og det eneste som fikk skader var glassfiber vingetippen som ble litt høvlet etter kontakt med bakken.

Debriefing med andre piloter som så det hele var enkelt: Jeg hadde begått to feil:

1. Opptatt med å finne landingsmerke, var jeg ikke observant nok på hastigheten og gikk i steiling alt for høyt over rullebanen.
2. For å unngå voldsom spretting ga jeg på throttle, men brukte ett eller to sekunder til å tenke: "går jeg opp igjen eller prøver jeg å lande?" Jeg skulle ha presset stikka fremover uansett.

Begge to er typiske feil: Å fly i forhold til det man ser og tror, og ikke instrumenter. Det må også sies at rullebane 15 på Stafsberg ENHA går oppover til midtpunkt og det gir et feil inntrykk av angrepvinkelen.

Senere kommer mer fly og det ble en andre omgang med presisjonslandinger hvor jeg deltok. Dette gikk veldig fint. Etter det ble det navigasjonsprøve. Det var 10 minutter mellom hvert fly og jeg gikk som nummer tre etter to Dynamicer. Rullebane i bruk var 15, og jeg takset fra run-up til enden av rullebanen og ventet til kl 18:35 som var min starttid. Jeg merket at vinden hadde øket og kom rett fra siden av rullebanen (direkte crosswind). Jeg merket meg også høye trær på den siden vinden kom fra og likte ikke dette men,... klokka var nesten starttid.

Da den kom gav jeg full throttle og fikk snart fart. Så løfter et vindkast min høyre ving. Da gikk den venstre vingen i bakken, noe som dro flyet kraftig flyet kraftig til venstre, ut av rullebanen, før jeg fikk rettet flyet opp. Hjulene traff to landingslys som gikk i stykker på siden av rullebanen.

For andre gang ble konkurransen avbrutt for meg og jeg taxet tilbake til tårnet for å sjekke flyet. Alt var bra bortsett fra min venstre vingetipp som også fikk en kosmetisk skade, pluss to landingslys som gikk i stykker.

Vinden hadde snudd så mye mens vi ventet att neste fly, og alle de andre etter det gikk fra motsatt retning, rullebane 33.

Med det siste uhellet var det ingen ting jeg kunne ha gjort, kraftig vindfall løfter veldig lett vingene til en Kitfox. Men, en fartøysjef er alltid ansvarlig og jeg skulle ha meldt til tårnet at jeg ikke ville ta av med slike vindforhold. Men med en konkurranse underveis, tenkte jeg at jeg kunne kontrollere en sidevindsavgang. Jeg må si at det var mitt første besøk på denne flyplassen, og hadde ingen erfaring med værforholdene der.

De små skadene på begge vingetippene kan lett repareres med litt epoxy og maling, men jeg er lei meg for de to landingslysene som gikk i stykker. Jeg vil også takke Hedmark mikroflyklubb for støtte, og spesielt Frode Østerkløft som gikk med meg i to detaljerte debriefinger.

Denne rapport er lest og godkjent av copilot. Co piloten legger til at flyet ble grundig undersøkt etter første og andre uhell og funnet i orden.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Stress ved å delta i en konkurranse.

EVENTUELLE FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Fremkommer i hendelsesforløpet.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE:

Pilot og flyeier har laget en detaljert rapport som beskriver begge hendelsene. Rapporten er i tillegg bekreftet av co pilot, som også er i et utdanningsløp for å bli mikroflyger.

-Den første hendelsen konkluderer med pilotfeil i en kritisk fase av landingen. Piloten konkluderer selv med at han mistet fokus på hastighet, noe som førte til steiling ifm utflating.

-I den neste hendelsen skriver piloten: "...tenkte jeg kunne kontrollere en sidevindsavgang". Her ligger antagelig en vurderingsfeil fra pilotens side, han burde ikke tatt av under slike forhold selv om to Dynamicer gjorde det forut for hendelsen. Her er det åpenbare forskjeller i flytypenes egenskaper og ytelser, i tillegg til at vindforholdene muligens ble forverret.

Piloten konkluderer selv med at han følte et visst press ved å delta i en konkurranse. Dette er ikke et ukjent fenomen, men som flygere må vi alltid huske på at vi ikke skal tøye grenser. Vi skal aldri gå på kompromiss med egne ferdigheter, flyets ytelser eller vær og vind. Dette bør det også legges vekt på å understreke på pilotbriefing ifm konkurranser.

Denne gangen førte hendelsene til mindre materielle skader, men begge hendelsene har potensiale i seg til at utfallet kunne bli større.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Rapporten er ikke spesielt anonymisert. Den fremlegges slik den kom til Flytryggingrådet og offentliggjøres slik etter avtale med fartøysjefen.

Rådet er enig i operativ leders kommentarer. Her er det snakk om kjente problemstillinger, målfokusering, konkurranse og nøling ifm goaround.

Kjenn dine og flyets begrensninger og gå aldri på akkord med dem.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
18	R	4	Nesehjulslanding langt inne på banen

Hendelsesdato	21.04.2015
Flytype	Aeroprakt A22
Motor	Rotax 912
Pilotens totale mikroflyerfaring	110:54
Pilotens erfaring på flytypen	5:34
Flygingens art	Tur uten passasjer
Personskade	Ingen
Materielle skader	Nesehjul og konstruksjon
Aktuelt vær	Helt klart vær, minimal vind

HENDELSESFORLØP

Jeg tok av fra XX Flyplass, været var godt og det var nærmest vindstille. Jeg fløy via NN mot ENXX. Jeg krysset over flyplassen i 1800 fots høyde etter å ha meldt fra på radio for å sjekke vindpølse og aktivitet på og ved rullebanen. Det var perfekt vær med et lite vindtrekk fra sør. Jeg bestemte meg for å lande på rullebane xx. Jeg etablert meg på left downwind, satte første trinn på flaps på left base og så at jeg kom litt høyt inn, samt at jeg hadde svingt inn på base litt tidlig. Jeg satte andre trinn på flaps umiddelbart samtidig som jeg tok en litt stor sving for å fly av høyde. Jeg etablerte fart 100 km/t. Jeg vurderte sideslip, men ville ikke stresse med det siden høyden ikke var dramatisk for høyt og jeg nærmet meg start på flystripen. Jeg senket nesen litt med påfølgende økning av fart til oppunder 120 km/t (grensen for flaps). Jeg etablerte så fart ca 100 km/t. Jeg observerte at jeg kom til å sette flyet litt for langt inn på banen, men vurderte gjenværende rullebane til å være tilstrekkelig. Etter dette fikk jeg det instinktivt travelt med å komme ned og sette flyet for så rekke å bremse ned. Når jeg skulle flare ut traff nesehjulet rullebanen først og flyet spratt i været igjen. Flyet touchet rullebanen en gang til før det spratt opp og jeg fikk kontroll, landet og takset til enden av banen. Jeg snudde flyet, merket at det var tungt å styre, og gikk ut for å besiktige skaden. Nesehjulsleggen var kraftig bøyd. Jeg varslet eier og kjente på ENxx umiddelbart. Bilder ble oversendt, flyet ble sikret med tiedowns og jeg ble plukket opp av annet fly og returnerte til XX flyplass.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Instinktiv feilhandling av pilot pga fokus på enden av rullebanen. I tillegg burde jeg sidelippet for å ta av høyde. Når jeg ikke ville gjøre det burde jeg avbrutt landing, gitt full gass, etablert høyere fart, steget, tatt av flaps og gjentatt prosedyren med litt lavere høyde.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

For å unngå slike hendelser må det øves. Årsak til hendelsen er kjent og forstått, forebygging av feilhandlingen er drillet, men hendelsen er allikevel et faktum. I dette tilfelle var muligens flyplassen for krevende for meg som selvstendig pilot, men forholdene er kjente siden jeg har trent landinger der tidligere. Med andre ord kun piloten som kan lastes.

KLUBBENS OPERATIVE LEDERS UTTALELSE

Fartøysjefen gir her uttrykk for at han forstår problemstillingen, og at alt han burde gjøre fremstår som opplagt. Det fremgår ganske tydelig en sterk fokus på å få landet flyet på det første innlegget, som var langt fra perfekt.

Som botemiddel i klubben må det trenes mye på å overvinne målfokusering, at en ikke fullfører noe som ser tvilsomt ut på et tidlig tidspunkt. Dette krever en del selvdisiplin, og må i de fleste tilfeller der en har få flytimer trenes med instruktør. I tillegg må dette bli et gjentakende mantra i all skoling, at en skal fly landingsrundene nøyaktig, gjøre innlegg med god utkikk og riktig innflygingsvinkel og hastighet, og lære seg å avbryte når en blir i tvil om en bør fortsette.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Som både piloten og operativ leder kommenterer. Kun en ting å gjøre når ting ikke stemmer, gå rundt.

TILTAK

Fortsatt høyt fokus på nøyaktige og riktige innflygninger. Dette gjelder både under opplæring men også under trening for ALLE piloter da vi uavhengig av erfaringsgrunnlag jevnlig får slike hendelser.

Nr	T	A	Beskrivelse
19	R	5	Motor stoppet under landing

Hendelsesdato	16.06.2015
Flytype	Dynamic WT9
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	500
Pilotens erfaring på flytypen	420
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	CAVOK

HENDELSESFORLØP

Tok av fra A for privatflyging til B. Ankom B og fulgte normale innflygingsrutiner til B . Motor til idle på keypoint og throttle ble etter det ikke rørt før touchdown.

Ved touchdown stoppet motoren helt. Foretok en normal oppbremsing og stoppet flyet på flyplassens run up område.

Motoren startet lett etterpå og flyet ble takset tilbake til hangar.

Kontaktet teknisk ansvarlig som straks tok tak i problemet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Teknisk ansvarlig viste til en bulletin som var sendt ut av motorfabrikant som beskrev et forgasserproblem .

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Forgasser er skiftet.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Hendelsen er håndtert slik den skal. Teknisk leder har fulgt opp hendelsen slik det skal gjøres og iverksatt adekvate tiltak.

Flysikkerhetsmessig er det viktig at andre eiere/operatører blir kjent med det aktuelle problemet slik at man kan jobbe proaktivt for å unngå at dette skjer med andre.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Det er bragt på det rene at denne hendelsen skyldes en flottør i forgasseren som har trukket bensin. Rotax har tidligere utgitt bulletin på dette.

Nye flottører er nå tilgjengelig.

TILTAK

Følge bulletiner og vedlikeholdsprogram.

Nr	T	A	Beskrivelse
20	R	3	Nødlanding med defekt/ødelagt hovedhjul

Hendelsesdato	17.06.2015
Flytype	Eurocub MK IV
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	13:50 (PPL: 524)
Pilotens erfaring på flytypen	9:30
Flygingens art	Trening
Personskade	Ingen
Materielle skader	Understell, haleparti, motor, propell
Aktuelt vær	Godvær, variabel vind

HENDESESFORLØP

Etter takeoff Snåsa, tok jeg en landingsrunde med full stopp som gikk fint. Etter ny take off tok jeg ny landingsrunde og under utflating på bane 04 snudde vinden fra 40 grader til ca 90 grader med ca 10 til 12 knops vindstyrke. Valgte da å avbryte landingen og ga full gass.

Flyet falt gjennom slik at høyre hovedhjul traff banen med ca 30 graders vinkel.(krabbevinkel pga sidevind). Flyet hadde flygefart etter sammenstøtet og tok av. Da jeg kom i trygg høyde åpnet jeg døra for å inspisere hjulet. Så da at hjulet var kommet ut av stilling og at det ikke ville fungere under landing. Kontaktet da tårnet i Namsos og det ble besluttet at jeg skulle flyge til Stor-Amdal og foreta en nødlanding der. Plassansvarlig på Stor-Amdal ble kontaktet og det ble varslet til 110. Det ble da alarmert brannbil, ambulanse og politi samt ambulanshelikopter. Banen ble skumlagt av brannbil fra Namsos lufthavn.

Jeg sirklet over Stor-Amdal i 1,5 timer mens det ble klargjort for nødlanding. Jeg hadde god oversikt over diverse blålys som strømmet til flyplassen. På internett (mobilen) kunne jeg lese at det var skjedd en nødlanding og at piloten var skadet. Dette var FØR jeg hadde landet.

Jeg gikk inn på finale og landet tidlig på banen (der det er gress) i minimum hastighet. Det andre hjulet kollapset og flyet stoppet etter 15 meter. Jeg åpnet døren og ble ønsket velkommen til Stor-Amdal av brannsjefen.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Stort sett samme forklaring som ovenfor.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Landingen skulle sikkert vært avbrutt tidligere.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Operativ leder synes hendelsen ble løst på en god måte. Klubben har igangsatt risikovurdering av klubbens landingsplasser. Vi venter på innspill/mal på dette fra Mikroseksjonen.

Pilot bør vurdere nøye om en skal trene landinger på ubemannet flyplass. Det kan være tryggere å ha noen som kan følge med på aktivitetene om det er mulig.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Rådet støtter fartøysjefens beslutning om å avbryte landingen samt å gå til annen flyplass.

FS påpeker at landingen burde vært avbrutt tidligere. Slik hendelsen er beskrevet oppsto problemet rett før setting og dersom alt stemte frem til det tidspunktet vil det ikke være naturlig å avbryte. FS avbryter idet problemet oppstår og da er han der han er.

Rådet mener imidlertid at man under slike varierende forhold bør ha „overhastighet“ i landingene nettopp for å ta høyde for plutselig gjennomsynk/gust og endringer i vindretning/styrke.

TILTAK

Høyere hastighet under landing i sterk vind, ved fare for vindkast og under varierende vindstyrke/retning.

FR anbefaler at teknisk kyndig konsulteres og at motorfabrikantens anvisninger følges i hendelser hvor det kan være snakk om propstrike.

Nr	T	A	Beskrivelse
21	R	5	Motorstopp rett etter take-off

Hendelsesdato	20.06.15
Flytype	Rans S-6
Motor	Rotax 582
Pilotens totale mikroflyerfaring	420
Pilotens erfaring på flytypen	80
Flygingens art	Test etter motorbytte
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	Lettskyet, pent, 5 kts 45 gr cross

HENDELSFORLØP

Ble engasjert av en nybakt fly-eier til å fly en Rans S6 fra A -B, en tur på 45 minutter. Etter D.I og en gjennomgang med selger rundt motor/turtall osv (fsj har lite erfaring med R 582) tok vi en siste sjekk og startet. Makkeren i det flyet vi ankom med startet først og la seg på venting over plassen til jeg var i lufta. Planen var å ta noen runder over plassen for å sjekke at ting fungerte normalt før vi satte kursen mot B. Banen vi startet fra var såpass våt og tung at den ikke egnet seg til landingsrunder.

Bremsene var gode nok til magnetsjekk, men klarte ikke å holde flyet rolig ved WOT så dette ble ikke testet statisk. Motoren ble godt varmkjørt før takeoff. Fikk forventet turtall etter at takeoff var påbegynt. Opplevde det som at akselerasjonen ikke var jevn, det bremsset innimellom. Våt/tung bane fikk skylda. Etter 50-100 meter bar vingene mer, og motoreffekt/akselerasjon opplevdes normal. Var i lufta etter at knapt halvparten av tilgjengelig bane var oppbrukt. Fløy level inntil fart for stigning var oppnådd. Klatret i noen sekunder og oppdaget at turtallet begynte å svinge, holdt derfor hånda på gasshåndtaket for å sikre WOT. Turtallet fortsatte likevel å svinge, dette ble suksessivt verre inntil motoren stoppet brått i omkring 300 ft høyde. Varslet makkeren (vår klubbs flytryggingssleder) som ventet i lufta: "motoren stoppet, lander på åkeren" slo av tenningsbrytere, det var ingen tid til å forsøke omstart. En stor åker som lå noen grader til høyre ble valgt til landingsplass, eneste hinder var en kraftledning tvers over. Åkeren lå lavere i terrenget enn flyplassen og ga god margin til landingen. Justerte med flaps og slip for å komme ned i tide før kraftledningen - landet i god avstand fra denne med minimal hastighet, holdt nesa høyt for å unngå å nose over. Sto midt under ledningen etter utrulling. Ringte XX twr og politi for å varsle om hendelsen. Fikk hjelp til å skyve flyet bort til nærmeste bilvei, derfra ordnet vi frakt med traktor og tilhenger tilbake til hangaren.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSÅK TIL HENDELSEN

Flyet hadde ikke blitt brukt de siste årene. Den siste tiden hadde flyet blitt gjennomgått nøye teknisk, nyere motor var montert (R 582) og deretter besiktiget og godkjent. Det var ikke blitt prøvfløyet etter dette, men motoren var kjørt en god del timer etter montering, (loggført) og virket å gå godt iflg selger. Motoren ga forventet turtall med den propellen og pitchen som var valgt. Vedkommende er svært oppegående på motor og teknikk, så det var ingen grunn til å tro annet enn at alt var i orden. Planen var å ta noen runder rundt plassen før vi startet på

turen hjemover. Klatret ombord med forståelse for at dette var en testflyging etter motorbytte, dvs høyere risiko for uønskede hendelser. Hadde jeg visst at det ikke var prøvefløyet før vi dro for å hente det ville jeg trolig ikke tatt oppdraget.

Fokuset på å gjennomføre påvirket avgjørelsen når vi først hadde tatt turen dit. Følte også ansvar for de to som kjøpte flyet og som er under opplæring i en naboklubb, greit å få fastslått at flyet fungerte som forventet. Der har de tradisjon for å skole elever fram til solo, så må elevene skaffe seg eget fly som de får typeutsjekk på før de blir sendt på solotur i eget fly. I dette tilfellet hadde de etter hva jeg forstår ingen i egen klubb som hadde utsjekk/var villige til å ta jobben med å få flyet hjem. Gode værforhold og godt med nødlandingsplasser rundt startplassen gjorde at risikoen ble vurdert å være høyere enn jeg liker å operere med, men innenfor "akseptabel". Forberedte meg mentalt på at ting kunne skje, når det faktisk skjedde var ikke overraskelsen veldig stor. Årsaken til at motoren stoppet vet jeg ikke, den startet og gikk tilsynelatende normalt igjen ute på jordet etter nødlandingen. Forløpet kunne tyde på at motoren ikke fikk tilstrekkelig med fuel. Været tilsa ikke fare for ising. Vi opplevde ikke isingsforhold hverken på turen dit like før, eller på turen hjem tre timer senere. Selger vil ikke levere fra seg flyet til ny eier før feilen er funnet og problemet løst.

EVENTUELLE FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ LIGNENDE HENDELSER

Vanskelig da årsaken til motorstoppen ikke er klarlagt (Flytryggingrådet)

FLYTRYGGINGSLEDERS KOMMENTAR

Etter vurdering av hendelsesforløpet vil jeg beundre fartøysjefen for rolig og riktig opptreden ved motorstopp etter avgang. Når motoren hadde stoppet konsentrerte han seg om å komme trygt ned på et åpen jorde og fikk satt flyet ned uten noen form for skade. Flyet ser ut til å være i god teknisk stand, har hatt årlig besiktigelse og alt var i orden for å fly flyet. Etter motorstoppen og nødlandingen ble flyet forsøkt startet igjen og motoren startet og gikk fint. Det må her finnes årsaken til motorstoppen og testes før flyet kan flys igjen.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR

Operativt har fartøysjefen håndtert denne hendelsen på en veldig god måte.

TILTAK

Finne årsaken til motorstoppen, gi tilbakemelding til FR slik at det kan føres inn i hendelsen som orientering/læring for alle.

Nr	T	A	Beskrivelse
22	R	3	Tippet over på ryggen etter sprett i landingen

Hendelsesdato	24.06.2015
Flytype	Super Koala (halehjul)
Motor	Rotax 532
Pilotens totale mikroflyerfaring	258:40
Pilotens erfaring på flytypen	64:45
Flygingens art	Tur u/passasjer
Personskade	Ingen
Materielle skader	Understell, vinge, vingestag, propell, topp sideror
Aktuelt vær	CAVOK 0-1m/sek

HENDELSESFORLØP

Kom inn for landing på heimgarden. Jordet var nyslått og har først ca 50 m i motbakke før det er ca 400 m flatt. Eg satte meg ned i slutten av motbakken og traff der ein kul som gjorde at eg spratt opp igjen og fekk alt for liten fart og for stor høgde slik at flyet traff bakken igjen med så stor kraft at understellet gav seg. Flyet tippa over på ryggen. Eg åpnda døra, løsna seletøyet og kraup ut.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

For dårleg inspeksjon av banen gjorde at eg ikkje var klar over kula. For sein reaksjon når flyet spratt opp gjorde at energien blei såpass lav at havari var uunngåeleg.

EVENTUELLE FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ LIGNENDE HENDELSER

Se operativ leders kommentar.

OPERATIV LEDER ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS KOMMENTAR

Jeg har sett på bane/jorde og funnet plassen trygg å lande/starte på. Etter min mening er årsaken at pilot ikke var tilstrekkelig oppmerksom på kule under utflating og setting. Ved å sette flyet bare 10 m lenger inn på banen er stedet perfekt å lande på for fly med lav settehastighet som f.eks Superkoala. For øvrig er piloten en dyktig pilot. For ettertiden bør kula markeres med f.eks kjegler.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR

En „klassisk“ hendelse hvor flyet spretter opp etter første berøring. Når det skjer er det bare full gass og gå rundt som gjelder. Alltid være klar med gassen.

TILTAK

Rådet anbefaler at teknisk kyndig konsulteres og at fabrikantens anvisninger følges etter alle hendelser som kan være propstrike.

Nr	T	A	Beskrivelse
23	R	4	Vinge flikket og slo i bakken rett før touch down

Hendelsesdato	02.05.2015
Flytype	Zodiac CH 601 UL
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	184
Pilotens erfaring på flytypen	160
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Bulk i plate v/vingetipp
Aktuelt vær	METAR 03008kt 9999 FEW015 SCT035 06/03 Q1002

HENDELSESFORLØP

Fløy en standard left downwind i 1000 ft langs jordet hvor jeg har landet mange ganger tidligere. Dette for å få et overblikk over landingsforholdene, og for så å kunne fortsette rett fram mot vest for å se vindstyrke og vindretning på sjøen, før jeg skulle svinge left base til en long final. Observerte en svak medvind som betinget litt større fart under landingen, som jeg vurderte som uproblematisk etter som det er et jorde på ca 270 meter. Etablerte en stabil innflyging mot landingspunktet, satte full flap, merket for stor gjennomsynkning, og trakk tilbake til kun ett trinn. Flairet på normalt vis, men like før hjulene tok bakken flikket venstre ving. Jeg ga gass og tråkket høyre pedal for å skyte litt fart for stabilisering, men pga av litt skrått terreng så touchet venstre vingetipp den gresskleddede enga. Etter at jeg kom ut av flyet observerte jeg at vinden pga terrengformasjonene hadde en annen retning enn ved sjøen. Her kom den inn fra høyre i lette kast, der og da anslått til ca 5-6 kt.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ustabil i landingsøyeblikket pga lett kastevind fra siden

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Etter min mening er det to løsninger:

1. En god observatør på landingsstedet som via radio kunne gi sanntids værdata. Med kunnskap om sidevind ville jeg lagt høyre ving mot vinden. I dette tilfellet hadde vinden endret seg fra jeg mottok info pr telefon før start fra Bodø og til jeg landet på Onøya.
2. Med litt bedre fart i landingsøyeblikket ville balanserorene hatt bedre virkning og en rask oppretting av flyet selv med et lett vindkast fra høyre

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Flystripen er blandt klubbens «godkjendte» striper og er godt egnet for fly som kan lande på et jorde. Stripen er ca 270 meter lang.

Innflyging og landing ble foretatt i retning 150 grader. Dette er praktisk talt eneste mulighet da landing motsatt vei vil medføre høy innflyging og synkende terreng på landingsstipen.

Stripen er omgitt av granskog, noe som kan gi noe turbulens. Flygeren bruker defor landingsplassen kun i tilnermet vindstille

Flygeren er erfaren på landingsplassen med ca 20 landinger, og har innarbeidet en god rutine for operasjonen.

Hendelsen viser viktigheten av korrekt innflygingshastighet. Steiling og flikk på finalen vil ofte medføre fatalt uhell.

Hadde dette skjedd med et høyvinget fly hadde vingen ikke kommet i kontakt med bakken. Dette medfører at man må være ekstra årvåken ved landing på steder som dette med et lavvinget fly.

Jeg vurderer det dit at sjansen for personskade i dette tilfellet var svært liten, grunnet god bredde på jordet. Hadde vingen truffet en hindring i form av en stein eller en tue kunne nok de materielle skadene blitt større.

Jeg mener årsaken til hendelse er for lav innflygingshastighet.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR

Rådet er enig med operativ leders konklusjon. For lav hastighet på innflyging. Fartøysjefens endring av flapssetting fra full til å redusere den på finalen kan også ha hatt betydning for valg av hastighet. Som et utgangspunkt er flaps satt på finale flaps satt.

TILTAK

Rådet anbefaler en viss overhastighet under landing i ustabile vindforhold slik at man har margin til å håndtere endringer i vindstyrke og retning.

Nr	T	A	Beskrivelse
24	R	5	Flyging uten gyldig flygebevis

Hendelsesdato	14.07.2015
Flytype	FK 9
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	80
Pilotens erfaring på flytypen	17
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	Ikke relevant

HENDELSESFORLØP

Fartøysjef fløy uten gyldig flygebevis.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Jeg fløy til en annen flyplass for å hente en instruktør. Jeg var ikke oppmerksom på at flygebeviset hadde gått ut på dato. Jeg var oppmerksom på at datoen nærmet seg, og turen var et ledd i å få gjennomført PFT før fornying av flygebeviset. Årsaken til at jeg fløy uten gyldig flygebevis er at jeg ikke var tilstrekkelig aktpågivende hva gjelder kontroll av relevante dokumenter før flyging.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Jeg må være mer aktpågivende når det gjelder dokumentkontroll. Etersom jeg ble oppmerksom på forholdet demret det for meg at dette er ganske alvorlige greier. Jeg har tatt operativ leders anmodning om å la flyet stå til flygebeviset er fornyet kraftig til etterretning.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERES UTTALELSE

Flygaren er kjend som ein nøyen og forsiktig pilot. Han har teke hendinga kraftig innover seg. Utover det er det grunn til å peika på eit forhold som kanskje får for lite merksemd: Gyldig flygebevis er eitt av fleire vilkår for at forsikringa skal gjelda. Forsikringsvilkåra ligg til nedlasting på NLF/Mikro. Ein kan lura på kor godt kjende pilotar og flyeigarar er med desse vilkåra.

Dokumentkontroll er eit punkt som finst på sjekklister i alle fly. Etter det me erfarer er dette eit punkt som enkelte tek for lett på. Klubben har forholdsvis nyleg innført ei rutine for å sikra at flyeigarane blir minna på eit par viktige punkt, herunder utløpsdato for flygedyktighetsbeviset og at dokumentkontroll finst på sjekklista. Rutina har ikkje fanga opp den aktuelle flyeigaren fordi flyet er så nytt at utløpsdato for flygedyktighetsbeviset ikkje har vore aktuelt enda. Saken vil bli diskutert blant fagfunksjonane i klubben med tanke på å komma fram til ein betre løysing. Å auka fokus på bruk av sjekklister, særleg ved passasjerutsjekkar, typeutsjekkar og PFTar kan godt vera eit aktuelt virkemiddel, og vil uansett ikkje gjera nokon skade.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Gyldig flygebevis er i utgangspunktet et personlig ansvar og som operativ leder her kommenterer kan det få store konsekvenser dersom man flyr uten gyldig bevis. Mikroflyseksjonen sender også normalt ut varsel til pilotene og minner om fornyelse i god tid før utløp

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
25	R	3	Take off på vann i bølger, avrevet flottør og skadet vinge

Hendelsesdato	15.07.2015
Flytype	Super Petrel 100
Motor	Rotax 912
Pilotens totale mikroflyerfaring	148
Pilotens erfaring på flytypen	92
Flygingens art	Take off på vann
Personskade	Ingen
Materielle skader	Avrevet flottør, skadet undervinge
Aktuelt vær	Sol, 3-4 m/s

HENDELSESFORLØP

Take-off på vann i rolige forhold, men en del båttrafikk. Pilot hadde landet 10 minutter tidligere, og ingen problem med bølger eller forhold.

Fikk flyet pent opp i plan og stikka helt bak, da vi kommer inn i 3 krappe bølger fra båt som ikke var observert. Flyet tar av på første bølge, men har ikke flyfart (ca 35 knop), og lander på neste bølge der flottøren på høyre side hektes i bølgen og rives av. Vi stopper opp og registrerer skaden, taxer deretter til land og får flyet ut av vann.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Forsøk på take-off i område med mye båttrafikk hvor det skapes bølger i andre gradienter og størrelser enn det vindforholdene tilsier. Sannsynligvis har flyet ikke vært helt plant da det tok av på første bølge, slik at da vi traff neste bølge, så ble flottøren på høyre side hektet i sjøen.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

1. I tillegg til å vurdere værmessig vind- og bølgeførhold, må det være stor oppmerksomhet på andre ting som skaper bølger ifm take-off, spesielt båttrafikk – unngå take-off i båttrafikkerte områder!
2. Vær veldig nøye med at flyet alltid må være helt i plan (level) ifm håndtering på vann

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Fartøysjefen har gitt en grei redegjørelse for hendelsesforløpet. Det må utvises forsiktighet i fht vind, strøm og bølger i tillegg til båttrafikk. Noen ganger kan det hende man må vente en stund til ting har roet seg ned, og det er forsvarlig å ta av. Utover dette kan jeg ikke se at det er begått overtredelser fra fartøysjefens side.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Ingen kommentarer

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
26	R	5	Vibrasjoner i motor under utkltring

Hendelsesdato	28.06.2015
Flytype	Sonex 450
Motor	Jabiru 2200
Pilotens totale mikroflyerfaring	1250
Pilotens erfaring på flytypen	450
Flygingens art	Passasjertur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	CAVOK W0kts

HENDELSESFORLØP

Avgang ENXX m/pax kl. 12.30 bane NN. Etter et par minutter under utkltring mot A begynte motoren å vibrere. Meldte fra på radio til bakken om driftsforstyrrelser og ba dem klargjøre banen for landing uten motor. Stengte av tenning, strøm og bensin. Fløy i glideflukt tilbake til banen og landet normalt på NN.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Etter noen undersøkelser og endel feilsøking viste det seg at venstre tenningscoil ikke fungerte i det hele tatt, og at høyre coil kun fungerte intermittent: motorkutt som følge av tennings svikt. Årsak til defekte coiler se nedenfor, men coilenes høye alder og lave gangtid kan også være en faktor. Det har tatt uforholdsmessig lang tid å komme til bunns i dette.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Jabiru har nesten utelukkende benyttet OEM coiler produsert av Honda.

Etter rabalderet som fulgte fordi Jabiru en tid forsøkte seg på å benytte billige erstatnings coiler (som for øvrig ble tilbakekalt i UK, men som det havnet mange av her til lands og ikke ble tilbakekalt), benyttet man en tid et annet fabrikat. En eller annen gang mellom motorserie nr 1000 og 2000, ble disse coilene levert med for korte utgangsledere. Som en foreløpig løsning ble disse lederene derfor skjøtet av Jabiru, og det er denne Jabiru skjøten som kan svikte- ikke selve coilen.

For å sjekke om en coil kommer innunder denne gruppen, må endelederen kontrolleres. Hvis endelederen ikke er laget i et stykke, er den skjøtet og har derfor et svakt punkt. Problemet med en slik sviktende skjøt, er at denne i begynnelsen kun er intermittent (kommer og går, omtrent som når en pluggette ikke er trykket ordentlig på plass). Svikten kan komme ved forskjellige turtall (variasjon i styrken på vibrasjoner), og er vanskelig å finne ut av. Fra tid til annen kan øket RFI (radiostøy, knitring i headsett) også være en ledetråd, i likhet med hva en kan oppleve med en løs fordelerarm (et annet velkjent problem på denne motortypen).

Skulle det foreligge en gammel defekt coil med skjøt i endelederen, kan en skjære forsiktig inn i skjøten og en vil se hva som menes.

Det siste året har Honda produsert en ny type OEM coil. Den har en noe smekrere utførelse, har lengre endeleder i ett stykke og er etter sigende mere tolerant overfor høyere temperaturer. Jabiru gikk over til denne nye typen coil da den ble tilgjengelig på markedet.

TILTAK

Tenningscoiler anskaffet fra Jabiru nettverket, har de senere år i det alt overveiende fungert tilfredsstillende, etter at coiler med defekter etter hvert blir faset ut ved oppnådd gangtid. Og ved svikt er det som ofte ellers i slike tilfelle, kun eldre enkelt eksemplarer som er berørt. Det mest formålstjenelige vil derfor være at en setter seg inn i komponentenes historikk som angitt ovenfor, og at vedlikehold utføres iht anvisninger. Fartøysjef må som alltid være oppmerksom på mulige avvik.

I det aktuelle tilfellet blir det montert to nye coiler av siste type.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Motorvedlikehold kan være komplisert, noe denne hendelsen viser. Ikke alle har mulighet og kunnskap til gravevirksomhet av dette omfang og derfor er det bra når noen går i dybden, og deler med andre. Generelt bør kunne sies at vi skal følge motorfabrikantens anbefalinger og retningslinjer for vedlikehold. Dette, samt Service Bulletiner og annen tilgjengelig informasjon bør i størst mulig grad tas opp til drøfting i våre tekniske fora. Vi har hver især ansvaret for våre egne/klubbens maskiner, og kunnskap er nøkkelen problemfrie flyturer. Motorstopp skjer heldigvis relativt sjelden, men alle bør være mentalt forberedt på denne type hendelse. I så måte skal piloten berømmes for rask og korrekt respons da denne hendelsen inntraff.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Flyoperativt er hendelsen håndtert på en god måte

Fartøysjefen nevner her det litt underlige at omtalte deler er tilbakekalt i noen land men ikke i alle. Forklaringen på det er at det ikke er Jabiruprodusenten som har tilbakekalt delene men at det er importøren til UK som har gjort det. Så vidt vi har bragt på det rene har ikke disse delene blitt tilbakekalt i Norge.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
27	R	4	2-3 sprett i landingen med skade på nesehjulet

Hendelsesdato	08.08.2015
Flytype	Dynamic WT9
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	49:55
Pilotens erfaring på flytypen	39:30
Flygingens art	Landingsrunder
Personskade	Ingen
Materielle skader	Felg og nesehjulskåpe
Aktuelt vær	Svak crossvind

HENDELSESFORLØP

Jeg tok av fra ENXX og fløy landingsrunder, det ble 3 stk, den siste med full stopp. Tok av og satte kurs mot ENXY hvor jeg tok en «touch and go» og full stopp neste. Alle landingene gikk knirkefritt.

Tok av igjen etter en liten pause fra ENXY og skulle kjøre landingsrunder. Etablerte Down vind, base og finale etter boka vedr hastighet og høyde. Finalen var på bane NN og jeg skulle lande asfalt. Et seilfly ble dyttet på tvers over asfaltbanen, men jeg så at de ville komme langt ut på gresset slik at jeg fortsatte landingsmoduset. Hastigheten var mer enn 55 knop men ikke mer enn 60 og flap 3 var etablert. Vindretningen var nå mere vest sørvest, noe som betyr litt crossvind, men den var ikke sterk. Vanskelig å antyde vindhastighet, men vindpølsa sto på langt når rett ut. Jeg brukte ikke trottell, dvs dead stick og setningspunktet var godt innpå banen. Flater ut som normalt og kjenner da et rykk i flyet, som kan ha vært forårsaket av et termikkutløsning og det kommer foran fra høyre. Flyet tar bakken og spretter opp igjen, jeg blir nok for sen i situasjonen og flyet går ned for andre gang, opp igjen og ned for 3 og siste gang. Jeg kjente at minst en av «landingene» må ha vært slik at nesehjulet tok i først eller like før hoved hjul. Jeg styre flyet ut til venstre og kom inn på gresset mellom taksevei og rullebane og gjenvant kontroll på flyet.

Takset forsiktig bort til oppstillingsplass på senteret og inspiserte flyet. Sammen med en annen fartøysjef på stdet fant vi ikke noen form for skade på propell eller neselegg. Imidlertid ser vi at felgen har fått innrykning på to plasser. Ingen skader som vi kan se på felg eller dekk på hovedhjul. Imidlertid er det sprekk i kåpe rundt hovedhjullegg på begge sider. Om det har kommet nå eller over tid vet jeg ikke. Gikk en grundig rundet rundt flyet, og kunne ikke finne tegn til skade eller sprekker.

Etter samtale med teknisk leder, ble vi enige om å sette flyet på ENXY i hangar. Den andre fartøysjefen sto med motor i gang på parkering og så landingen. Som han sier til meg, var det en god utflating, men så spratt flyet opp. På spørsmål fra meg mente han at flyet var ca 20cm opp fra fra bakken i de to neste landingene.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Min vurdering er at jeg som fartøysjef ikke etablerte ny og høyere hastighet, med å gi på med motoren som da sannsynlig ville ha gjort slik at jeg ikke datt nedpå igjen. Og jeg tror at seilfygenen var nok den refleksen som slo inn, med et forsøk å fryse stikka.

EVENTUELLE FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Økt fokus på Go-Around.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Den sikre og derved fornuftigste handlingen ved "bouncing" er å avbryte landingen.

Dette er i seg selv en enkel øvelse men historikk viser at mentalt kan dette være en krevende øvelse.

Løsningen er og på forhånd ha definert hva som skal trigge at man avbryter innflyging eller landing. Human factors siden av dette er noe vi som fagsjefer i klubben antagelig bør belyse enda sterkere.

Den flytekniske delen av innflygningen ser jeg fra mitt ståsted det ikke formålstjenlig å kommentere.

Fartøysjef skal ha ros for umiddelbar rapportering og utfyllende informasjon.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR

Rådet slutter seg til operativ leder/flytryggingsleders kommentar.

TILTAK

Som rådet gjentatte ganger tidligere har kommentert bør det settes et ekstra fokus i mikromiljøet på dette med å avbryte en landing dersom noe ikke stemmer på finalen eller det skjer uforutsette ting under forberedelse til landing eller ifm setting.

Nr	T	A	Beskrivelse
28	R	4	Setet kollapset rett før take off

Hendelsesdato	11.08.2015
Flytype	Zlin Savage Classic
Motor	Rotax 912ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	170
Pilotens erfaring på flytypen	137
Flygingens art	Kveldstur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ødelagt pilotsete
Aktuelt vær	CAVOK

HENDELSESFORLØP

Hadde fløyet en tur og gikk ned for å lande da jeg så det sto nabo og vinket. Naboen ville sitte på og jeg fikk satt han på plass bak. Takset att og frem på stripa med høy hale et par ganger før avgang. Linet opp for avgang og løftet meg opp for å få satt ræva skikkelig på plass i sete før jeg ga full gass. I det jeg satt bakenden ned i sete igjen så kom det en rar lyd og jeg datt igjennom sitteplata i bunn av stolen, med den tynne spisse rumpa mi. Avbrøt takeoff og takset tilbake til hangar.

Tar av trekket på setet og der hadde det skjedd ting. Setet er bygget opp av en rør ramme som strekker seg hele veien rundt fra ryggen og ut under lårene. Mellom disse rørene er det strukket over 2 metall plater i 1mm plåt. Platene er bøyet rundt rørene og poppet i underkant . Den bakre plata som jeg hadde under den tynne spisse rumpa mi hadde røket kutt av på den ene siden , mens det var trøtthetsbrudd også på andre siden, som hadde gått av 50%. Dette førte til at det ikke var hold i setet og at jeg datt igjennom og ble hengende i foret.

Under setet går overføringen mellom fremre og bakre stikke og jeg kjente røret subba i bakenden min i det jeg takset mot hangar. Jeg har lang stikke og det er kraftig dimensjonert så noen blokkering av bevegelser var det ikke , men jeg kjente at kroppen min lå på.

Original platen var av 1mm gods. Setet er nå reparert og plate av annen kvalitet og tykkelse er montert, begge seter er sjekket ok. Importøren er blitt kontaktet, som tok dette veldig seriøst. Dette er allerede tatt videre med fabrikken. Bilder er oversendt.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

For svak og tynn plate i sitteflaten

EVENTUELLE TILTAK FOR Å UNNGÅ LIGNENDE HENDELSER

Det er glidelås i bakkant på seteryggen. Denne bør åpnes og man kan se inn i underkant av platene..

KLUBBENS OPERATIVE LEDER- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS KOMMENTAR

Dette er godt beskrevet av fartøysjef, samt det problem våre mikroflyprodusenter står ovenfor ved å bygge mikroflyene så lette som mulig.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR

Ingen ut over at denne hendelsen kunne fått helt andre konsekvenser dersom den hadde skjedd under en kritisk fase av flygingen.

TILTAK

Fabrikanten er informert av fartøysjef allerede. Eiere/brukere av flytypen bør inspisere sine seter selv om det ennå ikke foreligger noen bulletin fra fabrikanten.

Nr	T	A	Beskrivelse
29	R	3	Veivakselbrudd under flyging

Hendelsesdato	19.06.2015
Flytype	Sonex
Motor	Jabiru 3300
Pilotens totale mikroflyerfaring	800+
Pilotens erfaring på flytypen	90+
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Knekt veivaksel
Aktuelt vær	CAVOK

HENDELSESFORLØP

På vei hjem fra ENXX til ENXY, så begynte motoren å fuske litt rett over NN. Jeg reduserte turtallet noe for å slippe vibrasjoner. Jeg ga beskjed til ATC at jeg ønsket å lande på EN og være på frekvensen til vi nådde fram, i tilfelle det ville forverre seg. Etter ca 15 min landet vil på EN for å ta en sjekk og fant da ut at veiven var knekt.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Min mening om årsaken er at motoren kan ha vært utsatt for en hendelse med tidligere eiere.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

- ikke fly
- røntgenfotografere veiva hver 25 timer
- rapporter propstrikke ol.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Ved åpning av motoren viste det seg et brudd i veivakselen ved fremre stempel. Denne motoren tidligere har hatt en varmskjæring av fremre sylinder nr 1. Jeg har ikke teknisk kunnskap nok til å kunne si noe om det kan ha hatt noen skadevirkning på veiva men etter sigende ble motoren bygget opp skikkelig etter varmskjæringen.

På mirakuløst vis holdt motoren det gående i 15 minutter slik at flyet kunne lande på nærmeste flyplass.

Dersom det er hendelser med dette flyet som ikke er rapportert slik fartøysjefen antyder er det en kraftig påminnelse om viktigheten av å være ærlig og etterrettelig ved føring av teknisk loggbok samt oppdatere historikken skikkelig.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Fartøysjefens forslag om å røntgenfotografere veiva hver 25 t synes svært urealistisk. Ingen ytterligere kommentarer.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
30	R	3	Oppstart med full gass førte til kollisjon med hangar

Hendelsesdato	29.08.2015
Flytype	Storm 280 G
Motor	Rotax 912ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	74
Pilotens erfaring på flytypen	43
Flygingens art	Taxing, bremsetest
Personskade	Ingen
Materielle skader	Propell, vinge, propstrike?, hangar
Aktuelt vær	CAVOK

HENDELSESFORLØP

Etter ettersyn og skifte av bremseklosser på venstre side skulle bremsene testes og flyet ble rullet ut av hangaren for å foreta en takse-test. Fartøysjefen satte seg inn i flyet, og satte på seg hodetelefoner for å følge med på eventuell annen trafikk. Sjekklisten ble tatt ut av lommen, men ble lagt ned igjen da det "bare" skulle taxes. Flyet ble startet og det dro ukontrollert avgårde med stor kraft. Da det var bremsene som var i fokus ble rekkefølgen på aksjonene feil. Flyet ble forsøkt stoppet med bremses, men de hadde liten eller ingen effekt i forhold til trekraften fra propellen. For sent oppfattet fartøysjefen at motoren langt fra gikk på tomgang. Snarere var gasshåndtaket helt eller delvis fremme, og før fartøysjefen tenkte på gasshåndtaket var det allerede for sent. Flyet hadde dreid til venstre og hadde kurs mot en hangarport. Først rett før flyet traff porten med venstre vinge ble tenningen skrudd av, og flyet ble dreid inn mot hangarporten, der IVO-propellen traff hangarveggen, og alle tre bladene ble knust mens den fremdeles roterte. Venstre vinge fikk seg en trøkk og metall platene ved vingeroten ble bulkete.

Foranledning 1:

Flyet har alltid trukket til venstre ved gasspådrag, noe som kompenseres med høyre sideror og brems. Slitasjen på høyre bremseklosser blir da betydelig større enn den venstre. Ved siste bytte av klosser ble det derfor kun byttet på høyre side. Det kunne synes som om materialet i klossene var noe forskjellig fordi bremseeffekten på høyre side føltes dårligere enn på venstre etter byttet. Dagen før hadde en annen pilot (pilot 2) trillet ut av banen til venstre ved landing etter at farten var så lav at sideroret ikke hadde mer effekt og behovet for bremses var påkrevet. Piloten påsto først at det var null bremses på høyre side, men kom siden til at det kanskje var pilotfeil. Det var ganske kraftig sidevind fra venstre. Vi ble uansett enige om å ta full sjekk av bremses, noe som ble utført av fartøysjefen hendelsesdagen. Det var ingen feil med bremsene, men høyre side virket fortsatt svake- slik som før. For å få like klosser på begge sider ble venstre klosser byttet denne dagen.

Foranledning 2:

Under en daglig inspeksjon som ble utført av fartøysjefen og en annen pilot (pilot 3) en drøy uke før hendelsen ble det kommentert at fjærene på forgasserne sto i spenn når gasshåndtaket stod tilbake (av) og at det kanskje var bedre å stille fra seg flyet med gasshåndtaket frem (full gass) for å spare fjæren. Denne praksisen ble innført uten videre som en muntlig informasjon mellom til de tre i andelslaget som benyttet flyet i mellomtiden. Så vidt vites ble det ikke sendt ut informasjon om dette til andre.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Leste ikke sjekklisten fordi det «bare skulle taxes», og punktet med «Gasshåndtak i tomgang» ble uteglemt. Den endrede rutinen med å sette fra seg flyet med full gass har utvilsomt bidratt til hendelsen. Det var full fokus på reparasjon og ettersyn av bremses som da tok oppmerksomheten fra å umiddelbart dra av gassen og/eller slå av tenning.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Poengtere at sjekkliste skal leses og følges uansett type fly-bevegelse. Ikke endre rutiner som er innarbeidet og spesielt ikke når det er flere piloter.

KLUBBENS OPERATIVE LEDERS UTTALELSE

Hendelser oppstår gjerne når flere årsaker bidrar i samme retning. For å unngå dette lages det barrierer, og sjekklisten er en meget viktig barriere i denne forbindelse. Å parkere flyet med gasshåndtaket i tomgangsstilling er en annen barriere for sikker oppstart. En tredje barriere er å innarbeide seg sikre rutiner for å redusere reaksjonstiden for å finne riktig aksjon ved unormale hendelser. I dette tilfellet var de to første barrierene vekk, og overraskelsesmomentet forsinket kraftig den aller siste. Når bremsene heller ikke var tilstrekkelig til å holde flyet tilbake, kan også det betraktes som enda en sviktende barriere. Å endre operative rutiner skal generelt alltid foranlediges med en risikovurdering. Det har sannsynligvis ikke blitt gjort i dette tilfellet. Fartøysjefen har her vært utsatt for et alvorlig sikkerhetshull i rutiner og særegne fysiske egenskaper med flyet, og det var kun sjekklisten igjen som kunne hindret hendelsen. Dette understreker viktigheten av å alltid bruke sjekkliste ved enhver operasjon av flyet, noe også fartøysjefen poengterer i ettertid.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Hendelsen er godt beskrevet. Rådet slutter seg til operativ leders vurdering. Rutinen med parkering på full gass for å «spare» på en fjær synes også litt irrasjonell da det i hvert fall for rådet er helt ukjent at en fjær på forgasseren ikke tåler dette.

Det synes også naturlig at man forsøker å finne og løse problemet dette flyet har i forhold til styring/bremsing.

TILTAK

Rådet gir tilslutning til forslagene angitt over. I tillegg anbefaler rådet sterkt at teknisk sakkyndig konsulteres og at fabrikantens anvisninger følges etter alle hendelser hvor det kan være snakk om propstrike.

Nr	T	A	Beskrivelse
31	R	4	Understell trukket opp under taxing

Hendelsesdato	28.08.2015
Flytype	Alpi Aviation Pioneer 300S
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	1500
Pilotens erfaring på flytypen	1
Flygingens art	Utsjekk
Personskade	Ingen
Materielle skader	Oppskrapet vinge
Aktuelt vær	Skyfritt pent vær

HENDESESFORLØP

Etter landing snudde vi og skulle taxe tilbake. Beskyttelse over «understelsbryteren» var oppe. Ved tilbakeføring av denne måtte vi, d.v.s. instruktør/elev, ha berørt bryteren slik at gjengestag på understell knakk og det ene hjulet skled ned/opp. Det førte til lakkskader i bakkant av venstre flaps. Små skader da farten var svært lav.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Nyinnkjøpt fly uten erfaring hverken for eier eller instruktør. Bryter må ha stått i feil stilling i en kort periode, men merkelig at inntrekk av hjul kan aktiveres på bakken.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Sette opp Varselskilt i forhold til rutiner når flyet er på bakken. LSA i USA har hverken variabel pitch eller retracable gir.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Nye eiere må implementere gode rutiner når det gjelder bryteren for landing-gear og dekselet som ligger over denne, slik at kjøringen av landing-gear, Inn og Ut, blir gjort riktig og sikkert.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Vi er enige i operativ leders kommentar

TILTAK

Lag gode rutiner for understellet ut/inn slik at feil bruk unngås.

Nr	T	A	Beskrivelse
32	R	2	Flikk/steiling pga gust under takeoff

Hendelsesdato	03.09.2015
Flytype	Zlin Savage Bobber halehjul
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	646
Pilotens erfaring på flytypen	10
Flygingens art	Instruksjon/typeutsjekk
Personskade	Ingen
Materielle skader	V/hjullegg, begge vinger propell og cowling, propstrike
Aktuelt vær	Lettskyet opphold, 5 kts 14 gr 1009

HENDESESFORLØP

Hendelse skjedde i forbindelse med typetilvenning der uderteikna fartøysjef var instruktør. Etter to økter med bakkekjøring på totalt 1:20, tok me mat pause på om lag to timar. Vinden hadde løya ifrå 10-15kts til 5 kts i denne perioden. Etter å ha fortsatt med bakkekjøring i ytterligere ca 15 min vart instruktør og elev enige om å ta første avgang.

Me lina opp på bane xx, vinden var 5 kts, 60 grader på baneretningen. Observerte noko varierende vindforhold i baneendene der vidpølsene er plassert, men ikkje noko som gav grunn til å utsette avgang. Me sette eit trinn flaps og starta roleg gass pådrag med litt balanseror mot vinden.

Flyet var stabilt under akselerasjon til me nådde 26-28 kts. Då kom det eit vind gust ifrå høggre som løfta høggre vinge og flyet. Flyet roterte mot venstre med 30-40 grader bank. Dette vart korrigert med høggre rorpedal, flyet fekk høggre vingedropp med rotasjon mot høggre og høggre hjul tok nedi bana. Det resulterte i at rotasjonen mot høggre vart forsterka og flyet vart vippa over på venstre hjul. Hjulet traff rullebana med ein vinkel på ca 45 grader på fartsretninga. Det gjorde at hjullegg med hjul vart bøyd inn under flykroppen med påfølgande skade på venstre vinge og prop strike med skade av cowling.

Bensin vart stengd, strøm slått av, elev og instruktør gjekk uskadd ut av flyet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Flytypen har ein vingeprofil som gjev godt løft heilt ned til steilefart der løftet avtar markert. Steilefart er 32 kts ved eit trinn flaps. Farten når hendelse oppstod var 26-28 kts, altså 4-6 kts under steilefart. Vindgusten var kort, men kraftig nok til å få oss i lufta for ein kort periode. Vinga inni vinden løftar ekstra mykje, dette gjer det vanskeleg å ta inn att flyet når det ikkje har flyfart etter at gusten har passert.

Når vindgusten passerte steila flyet med bank til venstre like over bakken.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Flyet er utstyrt med ein cruce propell med grov pitch, max statisk turtal ca 5000 rpm.

Motortypen er godkjent for 5800 i korte perioder. Det lave turtalet gjev ein tregare akselerasjon, med lengre tid i kritisk hastighetsområde. Den har også dårlegare evne til å trekka flyet ut av ein steile situasjon.

Ein climb propell med finere pitch og høgere turtal vil gje betre ytelse i avgang og dermed korte ned den kritiske perioden rundt steilefart.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Se vedlegg.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Flytryggingsrådet er av den oppfatning at FS har benyttet feil avgangsteknikk og at flyet kom for tidlig i lufta.

Opplysninger i saken viser også at FS har endret avgangsteknikk fra taxetreningen og til de foretok avgang etter pausen.

TILTAK

Bruke riktig avgangsteknikk for halehjulsfly.

Følg motorfabrikantens anvisninger og konsulter teknisk sakkyndig i hendelser hvor det er snakk om propstrie.

Nr	T	A	Beskrivelse
33	R	5	Kjørt utfor rullebane etter landing

Hendelsesdato	28.08.15
Flytype	Storm 280G
Motor	Rotax
Pilotens totale mikroflyerfaring	93:15
Pilotens erfaring på flytypen	16:20
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	CAVOK, 5 m/s crosswind

HENDELSESFORLØP

Fulgte sjekkliste inklusive bremsetest ved start av taxing utenfor hangar.

Retur ca 40 min senere Landet i følge normal prosedyre med moderat crossvind fra venstre.

Landet på centerline rett etter txw og begynte nedbremsingen da jeg merket at jeg hadde svært lite bremsekraft på høyre hjul. (Merk at dette flyet kun styres med bremsene på bakken).

Det gikk greit å holde flyet rett og la flyet rulle ut mens jeg forsøkte å få høyre brems til å ta. Etter hvert mistet roret sin virkning og flyet dreide mot venstre og trillet i gangfart et par meter ut på gresset. Stanset motoren i følge normal prosedyre og meldte så på radio at jeg hadde trillet av rullebanen da jeg visste det var to fly i landingsrunden etter meg.

Jeg inspiserte flyet og bremsene uten å se noen åpenbar årsak til problemet. Jeg fylte ut loggboken med anmerkning om dårlig bremsekraft på gule sider i loggboken og ringte teknisk ansvarlig og informerte om problemet og diskuterte mulige årsaker. Han skulle se på problemet dagen etter.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Det er flere mulige (del) årsaker til problemet. De mest nærliggende er:

Feil plassering av høyre ben på rorpedal/brems slik at bremsesylinder blokkerte for bremsing.

Feil ved på bremsekloss/montering høyre side. Klossen ble byttet kort tid før hendelsen.

Luft i bremsesystemet

Søl på bremses/bremseskive (etter kollisjon med fugl?)

Endret vinkel på pedalene etter stramming/justering av rorwire ved siste service.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Avhengig av hva som er rotårsaken. Trening: Det var en fordel å ha taxet en del «slalom» ved backtracking osv for å lære seg å styre dette flyet på bakken og bli kjent med bremsesystemet.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Dette flyet har frittsvingende nesejul, og styres med individuelle bremses på hovedhjulene. Det er derfor av stor viktighet at disse bremsene fungerer godt og tilnærmet likt på begge sidene. Ved slitasje har bremsene etter hvert blitt svakere på høyre side, for flyet trekker mot venstre ved fullt gasspådrag, og det er høyre brems som kompenserer dette med.

Flyet var i denne tilstanden ikke tilstrekkelig kontrollerbart på bakken, og det var ikke mulig å stanse en begynnende sving mot venstre. Fartøysjefen ble her utsatt for en teknisk feil som gjorde at en mistet kontrollen under rollout'en, noe som hadde potensiale til kunne forårsake en langt mer alvorlig hendelse under andre forhold med objekter nær rullebanen. Sikkerhetsbarrieren som avverget dette her var hinderfrie flater til siden for banen.

Et tiltak vil være å installere et nytt bremsesystem med to calipere på hvert hjul.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Ingen ytterligere kommentarer

TILTAK

Vanskelig å komme med konkrete tiltak. Det er opplyst at bremsesklosser på høyre side (som er mest utsatt for slitasje) nettopp var byttet.

Nr	T	A	Beskrivelse
34	R	5	Forurenset fuel førte til motorkutt

Hendelsesdato	03.09.15
Flytype	Dynamic WT 9
Motor	Rotax
Pilotens totale mikroflyerfaring	605
Pilotens erfaring på flytypen	558
Flygingens art	Privat
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	Bygevær

HENDELSESFORLØP

Under overgang til cruise etter nedstigning sank plutselig turtallet drastisk . Ikke sikker på hvor mye men opplevde det som motoren gikk på tomgang. Prøvde å lokalisere problemet samtidig som jeg spottet et egnet nødlandingssted.

Turtallet kom gradvis tilbake og etter ca. 45 sek var turtallet tilbake til det normale.

På dette tidspunktet var jeg nærmere ENXX enn ENXY. Valgte å fortsette mot ENXY da jeg vurderte terrenget i den retningen som bedre egnet for nødlanding. Motoren gikk på dette tidspunktet helt normalt igjen.

Fløy inn via A og valgte å utføre vindsjekk på left downvind . Ved sving fra downvind til left base stoppet motoren helt. Trimmet for best glide speed .Gjorde et par forsøk på restart uten resultat. Skrudde av master , magneter og fuel. Landet på RWY uten øvrige problemer. Rullet ut via taxiway.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ikke angitt men i ettertid fastslått vann i drivstoffet.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Ikke oppgitt

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Støtter fartøysjefs beslutning om å holde seg over områder med tilgjengelige nødlandingsplasser.

Flytryggingsleder

Enig med Flytryggingsleder. I tillegg var det fornuftig å fly en tett landingsrunde på plassen, slik at piloten kunne glidelande inn ved motorstans.

Operativ leder

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Det har i ettertid blitt konstatert at årsak til hendelsen var forurenset bensin (vann mm)
Bensinen var fylt fra bensinstasjon med tilbud på 98 oktan. Muligens gammel bensin.

TILTAK

Det er en god vane å bruke vannutskillende trakt ikke bare ved fylling på flyet men også ved fylling fra pumpe til kanne samt å drenere flyet også etter fylling.

Nr	T	A	Beskrivelse
35	R	4	Kjørte ut av rullebanen på kort bane ifm landing

Hendelsesdato	01.07.15
Flytype	Sirius TL3000
Motor	Rotax 912
Pilotens totale mikroflyerfaring	101
Pilotens erfaring på flytypen	45
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Hjulkåper og propelltupper
Aktuelt vær	Fint VFR 1 kt crosswind

HENDELSESFORLØP

1 forsøk på å lande følte jeg at jeg kom litt for fort og høyt inn med det i tankene at hovedbanen kun var 260 meter så jeg avbrøyt landingen og 2 forsøk gikk rundt med radiokontakt med bakken hele tiden hvor jeg ble geleidet inn på nytt med gode tilbakemeldinger på høyde og fart. Satte flyet helt på terskelen banen for hardt og skvatt litt på hvor ujevnt det var og bremsset litt for hardt ned flyet, da dette flyet har tåbrems ble nedbremsingen litt skjev så flyet driftet til høyre og mot høyre side av flystripen, Jeg valgte da og slippe opp bremsene og prøve å styre flyet inn på riktig kurs igjen men det var for sent, H. hjul tok da tak i det nyslåtte gresset og ville ha meg ut på jordet som omkranset hele flystripen. valgte da konsentrere meg om å holde flyet rett så flyet ikke skulle få noen større skader. Jeg hadde nok med å styre flyet og tenkte ikke på å stoppe motoren og det resulterte i at propellen slo ned i det nyklippete gresset som var lagt i lange renner for å bli høstet inn til Høyballer (traktoregg). Da flyet sto stille stoppet jeg motoren og gikk ut av flyet og sjekket hvor store skaden var, dette ble gjort sammen med Marvin og vi fant ut at det var mindre dramatiske skader så motor ble startet opp og flyet ble takset opp til hangaren.

Vi valgte å lime litt på alle tre tuppene av propellen siden det var skade på lakk og glassfiber, Vi brukte et spesielt lim som var kjøpt på flymessen i Tyskland og var beregnet til å rep propeller. Etter test kjøring på bakken i alle mulige turtall ble det konstatert at propellen hadde overlevet. Det var ingen vibrasjoner på i flyet. Flyet ble nøye gjennomgått av begge to sammen, og konstaterte at det var mindre glassfiberskader på hjulkåpe og at fronthjulet hadde en liten skjevhet, hadde ingen innvirkning på ror utslag eller taksing på bakken.

Fløy hjem neste dag etter en testtur uten problemer.

Neste dag demonterte jeg hjulkåpene og neseleggen og tenkte jeg skulle få rettet denne men siden flyet er helt nytt så ville jeg ha nye ting, dette ble bestilt.

Propell ble også bestilt ny for å være på den sikre siden.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

For uerfaren med tå brems og lande på korte baner. Lært at dette flyet krever lengere bane med meg som pilot. For uerfaren med tanke på ujevheten på banen, trene på landinger på ujevne baner.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

1. Årsak til hendelsen:

Fartøysjefen oppsummerer vel egentlig det hele ganske greit:

Mangel på erfaring. Manglende erfaring, både på flytype og med mikroflying generelt, førte til en landing på en bane som viste seg å bli for kort. Heldigvis førte hendelsen bare til materielle skader.

Fartøysjefens hjemmebane er 430 m og hans erfaring med korte landinger er begrenset.

2. Vurdering av skadeomfang og flydyktighet:

Fartøysjefen har god teknisk bakgrunn og kompetanse, noe som sikkert har bidratt til at hjemturen gikk bra. Det er likevel å bemerke som følger:

a. Hjullegg:

Uten demontering av hjulleggen vil det være vanskelig fullt ut å bestemme omfanget av skaden, både skaden på selve hjulleggen og på strukturen i flyets rammeverk. En bøyd hjullegg er pr. definisjon belastet ut over materialets og konstruksjonens tålegrense og er derved svekket. Flyet er ikke flyvedyktig uten inngående inspeksjon av skaden.

b. Propeller:

Propelleren ble utsatt for en moderat ground strike, men likevel såpass at man valgte å reparere tuppene på propellerbladene på grunn av «skade på lakk og glassfiber» før videre flygning. Noen skade på motor/girkasse er det neppe grunnlag for å mistenke, basert på beskrivelsen av hendelsesforløpet, men omfanget av mulige skade på propellerbladene er det vanskelig fullt ut å vurdere uten å gjøre inngående NDT-inspeksjon. Bladene er derfor sendt til fabrikken for full inspeksjon og reparasjon.

Det er viktig at vi i Mikromiljøet tar hendelser av denne type på største alvor og er bevisst ikke bare vårt ansvar for egen og andres sikkerhet, men også for den friheten vi er gitt i utøvelsen av vår sport.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Trene på korte landinger og avganger i trygge omgivelser. Gode rutiner og ferdigheter vil gjøre at man sikrere kan vurdere en landing på ukjente og kortere baner. Som denne hendelsen viser kan man plutselig få bruk for gode ferdigheter på dette området, selv på en planlagt flytur i pent sommervær. Skulle forholdene plutselig skifte, noe uforutsett inntreffe, som en motorstopp, kan en nødlanding være eneste utvei. Da vil rutine og gode ferdigheter fort kunne utgjøre skillet mellom en dårlig flydag og en veldig dårlig flydag.

Vi blir aldri utlærte.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

En bøyd hjullegg er ingen bagatell,- heller ikke en propstrike. Rådet tiltrer operativ leders kommentar

TILTAK

Trening på korte baner. Flytryggingsrådet anbefaler sterkt at teknisk sakkyndig konsulteres og at fabrikantens anvisninger følges etter hendelser som kan være propstrike.

Nr	T	A	Beskrivelse
36	R	2	Flikk/stall etter avbrutt landing, havari

Hendelsesdato	10.09.15
Flytype	Rans S6 Coyote
Motor	Rotax ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	88
Pilotens erfaring på flytypen	16
Flygingens art	Tur m/passasjer
Personskade	Hodeskader/fingerskader/brystskade
Materielle skader	Avrevet vinge, totalvrak
Aktuelt vær	CAVOK, ingen vind

HENDELSESFORLØP

Kom inn for landing . Landet ca 2 m fra en forhøyning på stripa som gjorde at flyet tok av igjen. Ved tredje hopp ga full gass for å ta av igjen. Var nok litt for hard på stikka slik at høyre vinge stallet med det resultat at flyet skar ut mot høyre. Rettet opp flyet og startet klatring men var for nærme skogen som gjorde at vi ikke kom over. Traff med venstre vinge i to store bjørker med det resultat av vingen ble revet av. Flyet tippet rundt og ble liggende delvis på venstre side. Området ligg nær elva slik at dette var som et «sumpområde». Krattskog «sumpområdet» var og med på å ta av for det største støtet. Flyet må nok regnes som total vrak.

FARSTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Viser til det som er beskrevet ovenfor. Denne forhøyningen var jeg fullstendig klar over og ved tidligere landinger er det normalt at flyet letter litt her. Da har jeg landet lenge før denne forhøyningen. Det som nok er tilfelle denne gangen var at jeg landet litt for nær forhøyningen med fortsatt stor fart, ca 55 mph. Var klar over at lengden på stripa minket og det var nok det som var et resultat av et jeg var litt for hard på stikka som igjen resulterte i at høyre vinge stallet og resultatet ble som det ble.

EVENTUELLE FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Her skulle jeg gitt full gass ved første hopp slik at uhellet kunne vært hindret.

OPERATIV LEDER EL FLYTREYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Fartøysjefens fremstilling av hendelsen fremstår som korrekt og relevant. Generelle landingsferdigheter må trenes jevnlig og systematisk. Forhøyningen på stripa bør jevnes ut så langt dette er mulig.

FLYTRYGGINGSRÅDETS KOMMENTAR

Dette er en svært alvorlig hendelse med stall under take off i svært lav høyde. Det burde vært gjennomført en go around umiddelbart etter første „hopp“. En klassisk feil som er gjentagende ved mange hendelser.

TILTAK

Det må både under opplæring og under praktisk flyging trenes mye på å være foreberedt på en go around. Her har mikromiljøet et stort forbedringspotensiale. Hver enkelt pilot må fokusere mye mer på sin egen holdning/evne til å avbryte en landing som ikke går helt etter planen.

Nr	T	A	Beskrivelse
37	R	5	Punktering under landing

Hendelsesdato	09.09.15
Flytype	Rans S12
Motor	Rotax 582
Pilotens totale mikroflyerfaring	43
Pilotens erfaring på flytypen	42
Flygingens art	Egentrening
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	CAVOK, vindstille

HENDELSESFORLØP

Punkterte på venstre hovedhjul under landing. Umiddelbart ved første kontakt med rullebane, og skar ut av rullebanen og ut i gresset. Bakkehastighet ca 80 km/t. Ikke mulig å holde flyet på rullebane selv med fullt rorutslag. Ingen motvind under landing, noe som er uvanlig på denne banen.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Dekkene var for slitte til å tåle landingen på betongdekket. Dekkene var på forhånd vurdert til å kunne tåle minst denne dagens to landinger selv om nye allerede var bestilt. Dekkene er av type «trillebårdekk». De bestilte, ikke enda mottatte, dekk er av en mer solid type.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERES UTTALELSE

Rullebanen består av grov nesten 70 år gammel betong. Denne sliter svært på dekkene. Klubben har lenge anbefalt alle som flyr fast på denne banen å sørge for «flykvalitet» på dekkene. FS har fulgt anbefalingen og bestilt nye gode dekk. Denne flygingen fant sted før de nye var ankommet.

Området på sidene av rullebanen er gressjorder så farepotensialet ved å komme på utsiden av betongen ikke er spesielt stort. Banen er for øvrig ca 40 m bred.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Være ekstra oppmerksom på dekkslitasjen som er på denne grove betongen. Bytte dekk i tide.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Bytte dekk i tide. Ikke satse på at dekkene holder noen landinger til når man ser at de er slitt.

TILTAK

Bytte dekk i tide.

Nr	T	A	Beskrivelse
38	R	4	Motorbortfall i ca 1 min under cruise

Hendelsesdato	03.10.15
Flytype	Sonex
Motor	Rotax 912
Pilotens totale mikroflyerfaring	1015
Pilotens erfaring på flytypen	6
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	CAVOK

HENDELSESFORLØP

I 3200fot fikk jeg motorbortfall i noe mellom 30 og 60 sekunder. Jeg skiftet pumpe og motoren kom tilbake. Dette skjedde ikke umiddelbart. Jeg var opptatt av å finne en utelandingsmulighet og kommunisere med et annet fly i nærheten, slik at de visste hvor jeg hadde landet. Spesielt siden det jordet jeg hadde sett meg ut var marginalt med risiko for havari i landingen. Derfor registrerte jeg ikke manifoldtrykk eller fueltrykk, før motoren kom tilbake.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Har egentlig ikke noen klar formening om hva som skjedde. Flyet har innsprøytningssystem og det er en teori at det kan være avleiringer i filteret som har løsnet og dratt gjennom systemet under trykk, eller en høytrykkspumpe som har klikket midlertidig. Det sies at motoren ikke har gått noe på over et år.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Jeg vil sjekke fuelfiltret og bytte innsprøytningpumpene før neste start. Deretter vil jeg kjøre motoren en god del på bakken og fly over flyplassen i flere timer før jeg får tillit til motoren igjen.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Jeg opplever at fartøysjef har håndtert både den akutte situasjonen og oppfølgingen av hendelsen dit den står i dag på en god måte.

Flytryggingsleder

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Flytryggingsrådet anbefaler sterkt at både fly- og motorfabrikantens anvisninger vedrørende langtidslagring følges nøye. Rådet har i ettertid fått opplyst at bensinpumpene er byttet.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
39	R	4	Røket eksosanlegg under touch and go

Hendelsesdato	20.10.15
Flytype	CTSW
Motor	Rotax 912
Pilotens totale mikroflyerfaring	478
Pilotens erfaring på flytypen	96
Flygingens art	Oppflyging m/elev
Personskade	Ingen
Materielle skader	Eksosanlegg
Aktuelt vær	CAVOK, tilnærmet vindstille

HENDELSESFORLØP

I forbindelse med avslutningen av oppflyging med elev så skulle vi ta en siste TG før full stopp landing.

Etter å ha gjennomført TG og startet utklarting kom det vibrasjoner fra motor og motoreffekten ble betydelig redusert. Vi kom opp til en høyde av 150 - 200 fot da vi ikke klarte å stige mere uten å miste flyfarten. Det ble også kraftig eksoslukt i flyet. Instruktøren (som var meg) tok da over og meldte til tårnet at vi var nødt til å lande umiddelbart. Landingen var helt udramatisk da vi hadde 1,5 km til rådighet for å gjennomføre denne. Vi klarte for egen maskin og få flyet av rullebanen og til hangar.

Etter inspeksjon ble det konstantert at røret ut fra eksosanlegget som kommer ut i under cowlingen var brukket av og forsvunnet.

Tårn ble gitt beskjed om dette umiddelbart og de fikk igangsatt leting etter rørdelen uten at denne ble funnet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Eksosrøret var røket av rett ved en sveis. Eksosanlegget var ca en måned gammelt. Hvorfor dette var røket har jeg ingen formening om.

Vibrasjoner og tap av motoreffekt vil jeg anta skyldes at eksos ble dratt inn i forgasserne da denne ikke kom seg ut fra motor rommet.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Som nevnt av fartøysjefen, er eksosrøret røket rundt sveisen. Sveisen er utført av profesjonell sveiser. Det virker som dette er et kjent problem på R912 installasjon. Den operative delen av hendelsen ble perfekt utført av fartøysjefen.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Noen legger en foring innvendig for å forsterke røret mot brudd. Dette vil bli vurdert.
Lars Lundberg,

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

En hendelse som vanskelig kan forutsees da eksosanlegget er oppgitt å være kun en måned gammel.

TILTAK

Ingen

Nr	T	A	Beskrivelse
40	R	2	Stall v/landing, hard landing

Hendelsesdato	07.11.15
Flytype	Ikarus C42
Motor	Rotax 912 ULS
Pilotens totale mikroflyerfaring	794:45
Pilotens erfaring på flytypen	48:10
Flygingens art	Typeutsjekk/skoling
Personskade	Ingen
Materielle skader	V/hovedhjullegg, nesehjullegg, propell
Aktuelt vær	CAVOK, vindstille

HENDELSESFORLØP

Hard landing

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Flyet stallet ved høyere hastighet enn forventet. Rakk ikke å gi full throttle.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTAELSE

Burde ha reagert før med throttle og tatt ny landingsrunde.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Vi fløy stalltrening før landing. Må være mer bevisst på stallhastighet med tungt fly.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTAELSE

Dette er potensielt en meget farlig situasjon, stall i lav høyde under landing. Ifølge fartøysjefen er banen slik at innflyvningen blir ganske flat. Det som her da sannsynligvis har skjedd er at innflyvingen under decent ble for flat slik at angrepsvinkelen ble for stor og flyet stallet.

TILTAK

Lær deg å kjenne det flyet du flyr. Vit på forhånd steilehastighet på flyet i forskjellige settinger.

Flytryggingsrådet anbefaler sterkt at teknisk sakkyndig konsulteres og at motorfabrikantens anvisninger følges ved hendelser som kann være propstrikke.

Nr	T	A	Beskrivelse
41	R	5	Skrens på rullebanen etter landing

Hendelsesdato	01.11.15
Flytype	Dynamic WT9
Motor	Rotax 912
Pilotens totale mikroflyerfaring	57
Pilotens erfaring på flytypen	52:30
Flygingens art	Egentrening
Personskade	Ingen
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	Lett crosswind våt rullebane

HENDELSESFORLØP

Skrens på flyet under utrulling etter landing. Dagens flyging var blitt utsett eit par helgar etter dårleg vær så det var 37 dagar sidan sist flytur. Målsetting med dagen var å ta minst 5 landingar og ellers berre oppretthalde god flyfølelse. Flyturen gjekk ganske u dramatisk. Tre første landingar var ok men litt smårustent så tok ein liten sighthseeing tur for å få fint og roleg pattern til innflyging. Landing nr 4 var bra men landa litt kort, ca ved hangar. Landing nr 5 var meldt som full stopp sidan eg var godt nygd med dagen. Under landing var det noko meir crosswind så flaut litt langt ut men landa ca ved tårn/enden av flyoppstillingsplas.

Landinga var fin og roleg og godt utstalla. Ved oppbremsing skar flyet ut til venstre. Dette kom litt uventa på meg så når eg skar så hardt til venstre bremsa eg fult og låste hjula og kom til komplett stop ca 120 grader på rullebana, til venstre for rullebana i retning vest.

Etter stopp tok eg magnetar og straum og fekk assistanse av andre på flyplassen til å rulle flyet attende og sjekke for teknisk feil/skader på flyet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Hendelsen kom brått på og framstår i dag som litt uforklarleg på meg. Men det som nok hende var at eg bremsa for brått, låste hjula og fekk sleng på flyet. Når så var skjedd skulle eg nok slept opp bremsa meir og styrt flyet tilbake på rullebana men der og då var mi vurdering at eg ikkje heilt forsto kva som hende og derfor sette eg full brems og såleis forsterka skrensen.

Eg har gjort meg nokre tankar om kvifor eg ikkje fekk styrt flyet attende på rullebana. Eg trur nok at eg hadde mykje i hovudet sidan det var lenge sidan eg hadde flydd. Når så alt gjekk fint og eg hadde ei fin oppleving med siste landing trur eg at lettelsen/opplevinga var så bra at eg letta litt på fokus og berre skulle bremse fort ned og komme meg av rullebana, og bremsa for hardt opp utan å tenkje på konsekvensen av korleis flyet evt kunne oppføre seg med låste hjul.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

En reflektert rapport som viser viktigheten av å være fokusert og å fly flyet helt ned til gangfart. Med mikroflys begrensede masse er vi særlig utsatt for effekten av sidevind. Flytryggingesleder

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Hendelsen viser viktigheten av korrekt rorbruk under landing og utrulling i sidevind.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Ingen ytterligere kommentarer

TILTAK

Fly flyet med 100 prosent fokus helt til det står stille.

Nr	T	A	Beskrivelse
42	R	4	Sprukket oljeslange

Hendelsesdato	05.09.15
Flytype	Jabiru 170
Motor	Jabiru 2200
Pilotens totale mikroflyerfaring	850
Pilotens erfaring på flytypen	350
Flygingens art	Tur
Personskade	Ingen
Materielle skader	Oljeslange
Aktuelt vær	CAVOK

HENDELSESFORLØP

Efter en flytur på en times tid landet jeg for en liten pause, da jeg skulle ta en ny tur så jeg det dryppet olje fra motoren ,efter nærmere sjek fant jeg en sprek i olje slangen som går fra oljefilteret og til oljekjøleren

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Oljeslangen hadde sprukket rett etter flensen slangen er festet på kan ha vært for mye bend i slangen selv om det så greit ut eller feil på slangen det var en langs gåene sprekk

FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Dette viser hvor viktig det er med daglig inspeksjon. Mange motordeksel er slik laget at det er mye jobb at ta dem av i forbindelse med DI, og som gjør det utfordrerne og oppdage slike feil uten å fjerne motordekslene.

Denne rapporten minner oss om at det er viktig å bruke litt ekstra tid av og til, og demontere motordekslene når vi gjennomfører DI.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Være ekstra nøye med å sjekke slanger selv om det var en plutselig skade som ikke er lett og oppdage ved vanlig inspeksjon

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Det er ikke i hendelsen oppgitt om de anbefalte intervallene for bytte av slanger er fulgt.

TILTAK

Følge anbefalte bytteintervaller. Grundig sjekk ved alle servicer.

Nr	T	A	Beskrivelse
43	R	2	Hard landing, knekt nesehjul, propstrike

Hendelsesdato	26.10.15
Flytype	TL 132 Condor
Motor	Rotax
Pilotens totale mikroflyerfaring	18:25
Pilotens erfaring på flytypen	4
Flygingens art	Skoling, solo
Personskade	Ingen
Materielle skader	Nesehjul, propell
Aktuelt vær	CAVOK

HENDELSESFORLØP

Kom inn for landing men avbrøyt pga urolig luft. Ny landingsrunde og da var det omtrent vindstille.

Sjekket parametre i flyet, alt ok på finale (Settings Flaps 1 trinn, fart: 60-65 miles, motor på tomgang) På selve utflatingen har jeg problemer med å angi eksakt fart men fløy til jeg følte tiden var inne for å lande. (Har gjort meg noen tanker om det, hadde jeg for stor fart? Mener selv jeg ikke hadde det)

Satte flyet på bakken og det var da det skjedde, flyet begynte å gå mot høyre. Hjul og oppheng knelte og propell slo i bakken. Venstre vinge var også nedi bakken og fikk litt skade i duken på ytterkant.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Får bewgynne med at jeg er fersk pilot og holder på med å lære å fly mikrofly. Har gått igjennom hendelsen mange ganger i hodet mitt men kann ikke helt finne ut av hva jeg gjorde feil. Hadde jo landet flyet da det skjedde. Landingene mine er jo sikkert litt hardere enn de som har mange timer i lufta. For å si det sånn så var ikke denn elandingen noe hardere enn de jeg har utført tidligere. Skal jo selvfølgelig ikke fraskrive meg ansvaret for det som skjedde, men tror det er best at andre i klubben tar en vurdering på det.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGELEDERS UTTALELSE

Nesehjulet er deformert i felg, muligens dette er metalltretthet? Nesehjulet er fra flyet var nytt

VENTUELLE FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Nei.

FLYTRYGGINGSRÅDETS UTTALELSE

Fartøysjefen har i samtale med FR utelukket nesehjulslanding. Videre sier FS at det er tvilsomt at han har benyttet sideroret idet nesehjulet tok bakken. Nesehjulsleggen skal være bøyd bakover og litt til siden helt øverst.

TILTAK

Landingstrening.

Nr	T	A	Beskrivelse
44	R	4	Motor ettertente da fartøysjef dro propeller rundt etter feilstart

Hendelsesdato	11/12-15
Flytype	Pipistrel Alpha Trainer
Motor	Rotax 912UL (80HK)
Pilotens totale mikroflyerfaring	955,17 timer
Pilotens erfaring på flytypen	29 timer
Flygingens art	PFT-M
Personskade	Skade i hånd
Materielle skader	Ingen
Aktuelt vær	CAVOK

HENDELSESFORLØP

Varmkjørte motor, vanntemp ca 70 grader, olje ca 50 grader, på toppen er jeg usikker på, stoppet motoren, måtte vente på forsinket passasjer, ca 10 min etterpå skulle jeg starte motoren, men da bare småtente den. Vil ikke gå, slår av magnetene og tenning, går ut av flyet, lokker opp deksel til olje påfylling for og få ut varmen, lukt av bensin kunne tyde på at motoren er blitt rå. Så tørner jeg propellen rundt ca 7 ganger, så prøver jeg og starte igjen. Startet nesten også bare småtente den. Slår av magnetene og tenning, går ut av flyet og tørner propellen igjen. Da tenner motoren og treffer hånden min, går og sjekker at magnetene står av.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Lukt av bensin kunne tyde på at motoren var blitt rå. Fikk ikke motoren til og gå før bensinkranen ble stengt under selve oppstarten, for deretter å bli slått på igjen når motoren startet. Mistenker derfor at dette kan skyldes en/flere flottører i forgasseren som har trukket brennstoff slik at flottørventilen ikke stenger. Dermed vil motoren få alt for fet blanding denne mulige feilkilden må undersøkes nærmere. Flottørene på motoren er allerede skiftet en gang, men defekte flottører på Rotax forgasser er et velkjent problem.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Atter en gang kan mye tyde på at manglende vedlikehold og/eller utførelse av motorprodusentens SB kan være årsaken til teknisk svikt på motor. I henhold til eieren av flyet så har ikke flottører av den nye typen blitt byttet. Det har vært tidligere tilfeller og kommentarer av andre på flyplassen om at motoren har hatt en merkelig og tidvis røff gange. Mye peker nå på at flottørene har absorbert fuel og dermed har flottørstandet økt, noe som gjør at motoren flooder og blir trå å starte. Dette er en av flere SB som bør taes på alvor. Ett klassisk eksempel på manglende vedlikehold hvor man ignorerer de anmodningene som motorprodusenten publiserer, og dermed så skjer det feil som enkelt kunne vært unngått ved å utføre publiserte SB'er. Som følge av denne hendelsen så ble hånden til fartøysjefen kraftig forslått da det ene propellbladet traff hånden hans ifbm. at motoren tente ved håndturning. Fartøysjefen fikk sjekket hånden for skader på sykehuset. Passasjeren (instruktøren) uttalte at motoren gikk røft etter at den starter. PFT-M'n burde ha blitt kasellert, fremfor å fortsette når feilkilden ikke var lokalisert, og spesielt ettersom det var en tydelig misstanke om feil på forgasserene. Eier av flyet oppfordres til å grunde flyet inntil flottører og flottørkammer pakninger er byttet iht SB (SB-912-067-UL). SB (SB-912-065-UL inspection of float bouyancy) er heller ikke blitt utført og dokumentert.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Som nevnt så bør samtlige flyeiere, flyklubber og fartøysjefer påse at SB utføres og ikke minst at de utføres i tide. Essensen i forebyggende vedlikehold er at deler og komponenter skal byttes FØR de feiler, ikke NÅR de feiler. Da kan det i mange tilfeller være for sent. En annen farlig sak med disse flottørene som synker og dertilhørende oversvømte forgassere, er at for de som har installert dryppskåler så gjør disse ingen nytte for seg. Forgasserene flooder når flottørene synker og resultatet blir at det fosser ut bensin i luftfilterene som står utenfor dryppskålene, men som da henger rett over rødglødende eksos. Altså er det en stor fare for branntilløp i motorrommet.

FLYTRYGGINGSKOMITEENS UTTALELSE

Ifølge fartøysjefen var tenningen avslått da propellen ble dratt rundt for hånd. Det er derfor ikke mulig å konkludere med hva som var årsaken til at motoren faktisk tente. Etter samtale med teknisk kyndig personell virker det ikke opplagt sannsynlig at motoren har tent på grunn av mye bensin i systemet samt restvarme eller lignende i motoren, men dette kan selvsagt ikke utelukkes. En vakkel i tenningsystemet slik at tenningen faktisk ikke er en annen aktuell årsak.

FTK har ingen ytterligere kommentarer utover det Fartøysjef og OPL/FL har uttalt.

TILTAK

Eier/bruker eller Teknisk Leder i klubben må etterleve Service Bulletins (SB) som berører den aktuelle motorinstallasjon. Status på SB skal sjekkes ved hvert periodisk ettersyn og bør sjekkes av godkjent besiktningsmann ved årlig kontroll.

Nr	T	A	Beskrivelse
45	V	3	Hjulkåpe traff lavspentkabel ifm rekognosering av landingsplass

Hendelsesdato	18/10-15
Flytype	Air Creation Clipper
Motor	Rotax 912
Pilotens totale mikroflyerfaring	398
Pilotens erfaring på flytypen	221 timer
Flygingens art	Tur/Landing
Personskade	Ingen
Materielle skader	Høyre hjulkåpe
Aktuelt vær	Skyfritt og vindstille

HENDELSESFORLØP

Denne rapporten omhandler sammenstøt med lavspentkabel ved lav overflyging over ny alternativ landingsstripe.

Jeg hadde på forhånd snakket med grunneier om landingsforholdene ved et av jordene han disponerte. Jordet var ca 300 m langt og ut fra samtaler med grunneier oppfattet jeg det slik at jordet var fri for luftkabel og andre hindringer.

Den aktuelle dagen hadde jeg ikke til hensikt å lande på det omtalte jordet, men kun ta en lav overflyging for å få et overblikk over underlaget og sjekke om jordet var egnet som landingsområde. Jeg flydde inn fra øst mot vest på ettermiddagen med motsol i 4-5 meters høyde over jordet. Da 1/3 av lengden var passert, gav jeg full throttle og begynte å klatre. Plutselig merket jeg et lite dunk i maskinen, dette oppfattet jeg først som noe som traff propellen. Jeg flatet raskt ut ca 40-50m over bakken, kastet et lite rask blikk på høyre hjullegg, og det virket som hjulkåpa var i ferd med å løsne. Jeg stoppet motoren umiddelbart og siktet meg inn på en alternativ landingsplass. Jeg innså at jordet var for kort og et sammenstøt med et gjerde var ikke til å unngå. Jeg re-startet motoren, og kuttet den igjen etter noen sekunder for å seile inn på nabojordet hvor landingen foregikk problemfritt. Hensikten ved å kutte motoren, var at på det tidspunktet visste jeg ikke noe om tilstanden på selve hjulleggen, og i verste fall kunne noe løsne og treffe propellen. Etter landing, og ved nærmere ettersyn, ble det oppdaget en blindpassasjer - en ca 13-14m lang luftkabel hang fast på høyre hjullegg, hvor begge lederene var slitt rett av. Jeg konstaterte at høyre hjulkåpe hadde fått skade.

Jeg estimerer tidsperioden fra sammenstøtet inntraff og til flyet var på bakken til under ett minutt.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Jeg stolte nok litt for mye på de opplysningene jeg hadde fått, og derav min oppfatning, av at dette var et jorde fritt for hindringer. Samtidig var nok mitt fokus mer konsentrert rundt selve bakkeforholdene. Motsola gjorde nok sitt for at sikten ikke var helt optimal under overflygingen. Det er bare ren flaks at kablen ikke traff andre steder på flyet, som i verste fall kunne ha ført til en betydelig mer alvorlig hendelse.

KLUBBENS OPERATIVE- eller FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Hendelsen kunne med marginer på feil side ført til en alvorlig ulykke. Dette understreker viktigheten av en grundig sjekk av nytt landings sted. Sjekk av baneforhold og ikke minst inn og ut flyvning bør foretas av fartøysjef eller en person med flyerfaring.

Videre støtter vi fartøysjefens oppsummering nedenfor.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

På grunn av potensialet i denne hendelsen anser jeg dette som en alvorlig hendelse, selv om det ikke var personskade.

Under små endrede omstendigheter kunne utfallet vært mye mer alvorlig.

Lesson learned; det er viktig læring for alle – å sjekke/undersøke landingsforholdene på nye lokasjoner og da spesielt på lokasjoner som ikke tidligere har vært benyttet for vår aktivitet. Informasjon og opplysninger gitt i beste henseende kan uforvarende ha blitt misforstått. For å unngå slike hendelser bør man alltid ha vært på en fysisk befaring på stedet for å vurdere om lokasjonen er egnet eller ikke for vår sport.

FLYTRYGGINGSKOMITÉENS UTTALELSE

FK har ingen ytterligere kommentarer til hverken hendelsesforløp eller årsaksforhold. Det må dog bemerkes at klubbens uttalelse først kommer 2 ½ måned etter hendelsen. Dette er for sent. Se forslag til tiltak under.

TILTAK

- Minne klubbenes på viktigheten av å levere fullstendige rapporter innen rimelig tid etter en hendelse.

Ansvar: MFS

- Vurdere endringer i MFHB for bedre å spesifisere tidsfrister som bør etterleves

Ansvar: MFS

- Vurdere endringer i MFHB som bedre beskriver krav til rekognosering av landingsplass

Ansvar: MFS