

FTU

Flytryggingsutvalget

SPORTSFLYSEKSJONEN

Tema

- OBSREG Hendelser 2021
- Tema Klubbens Sikkerhetsmøter 2022



Elverum Flyklubb

Motorfly OBSREG

#374 Varmluftsbilong operer
landingsrunden på Kjeller

#381 Run up position

#375 Manglende indikasjon av
oljetrykk

#373 VFR natt flyging med for
høy risiko

#372 Punktering

#367 Abnormal Engine
Parameters

#366 Hangar/Injury

#350 Drone nær flyplass

Motorfly OBSREG

Sportsfly OBSREG

#78 Luftromskrenkelse 5

#71 Løse nagler 94

#72 Hard landing 57

#68 Observasjon av fly på
kolisjonskurs 56

#60 Brukket neselegg under
landing 57

#55 Hard landing 42

#41 Tap av motorkraft 1

#32 Vedlikehold/skifte av olje,
kjøle og bensin slanger 74

Sportsfly OBSREG »

F OBSREG

3SREG endrer nå navn til «OBSREG»,
ned det en enhetlig applikasjon på NLF-
nen. Applikasjonen benyttes i dag av
mseksjonen,...

mer »

tt ny OBSREG

Seilfly OBSREG

#58 Kjøretøy tett på rullebanen
ved landing 74

#57 Pakking av nødskjermer 74

#55 Opening of rear canopy 28

#56 Sleit av bruddstykke i slep. 7

#51 Traff parkert fly under taksing 47

#64 Hard landing. Canopy sprakk 75

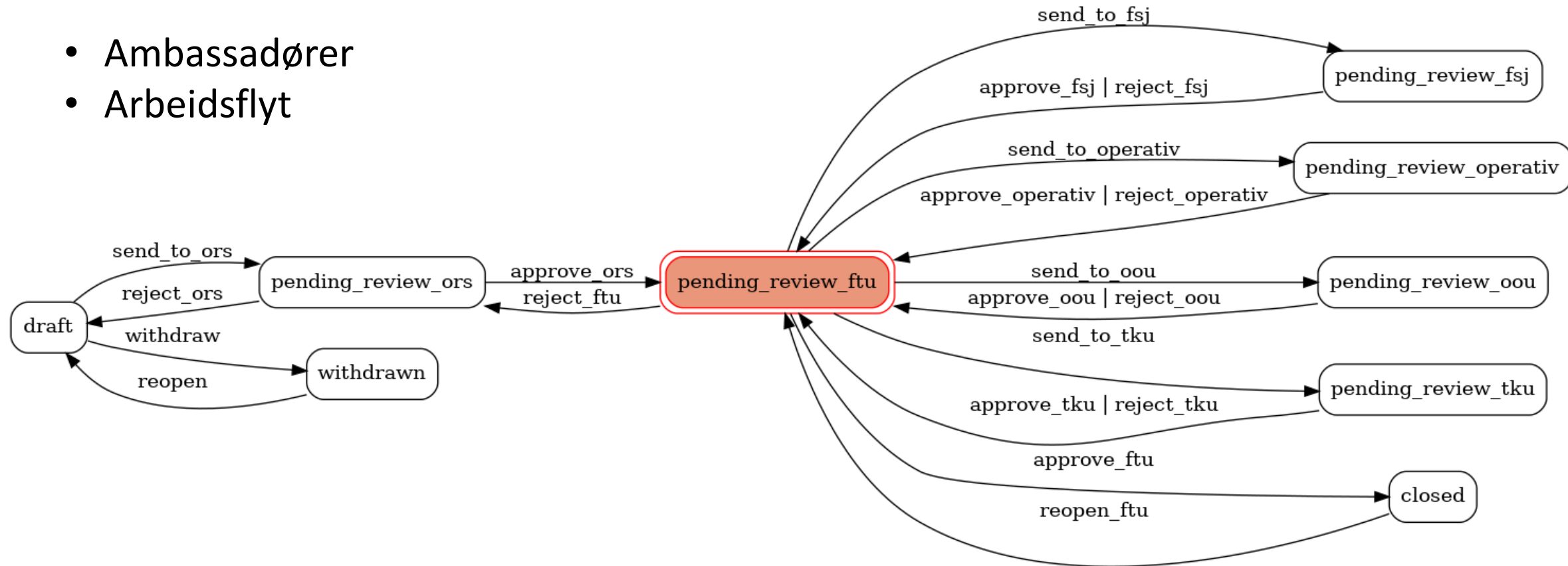
#48 Start av motor over ulandbart
terreng 74

#45 Flyving med pilotvekt under
minimumskrav og tyngdepunkt
bakenfor tillatt område 74

Seilfly OBSREG »

OBSREG

- Ambassadører
- Arbeidsflyt



Workflow graph

Tittel

?

x Landet med landingshjul oppe x ▾

Tidspunkt [UTC]

?

Type

?

Flagg

?



?

i 2 months ago

v35

⌚ FTU

📄 E5X

🔄 Aktivitet

🔒 Tilgang

📄 Report

16

:

00

☐ Alvorlig hendelse☐ Ulykke☐ Flytjenesteoppdrag

Hva skjedde?

?

Språk benyttet ?

Norwegian x ▾

Landet med landingshjul oppe. Treningstur med instruktør etter installasjon av ny propeller. Ved innflyging til Jarlsberg fulgte jeg sjekkliste for landing. I den inngår å sette ut hjul for landing. Når flyet settes ned på rullebanen blir det umiddelbart klart at hjulene ikke er nede og jeg foretar en go around. Ser at sikring for bakhjulene er løst ut. Aktiverer denne og lander på vanlig måte. Det ble en mindre skade på steppet som skal repereres.

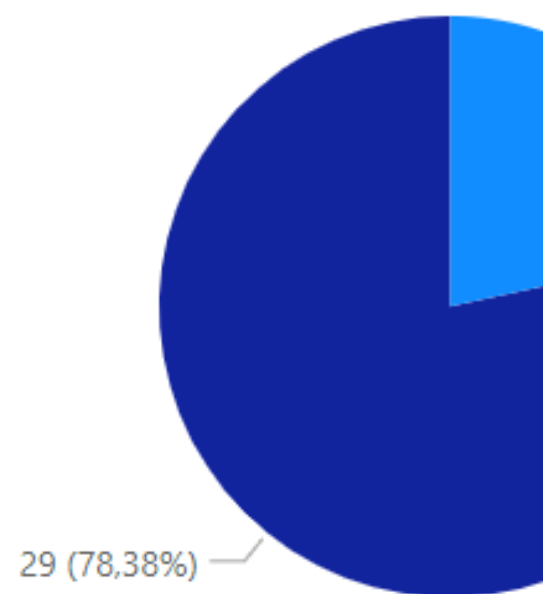
Hendelser 2021

37 observasjoner totalt
20 lukket og publisert
17 fortsatt til behandling

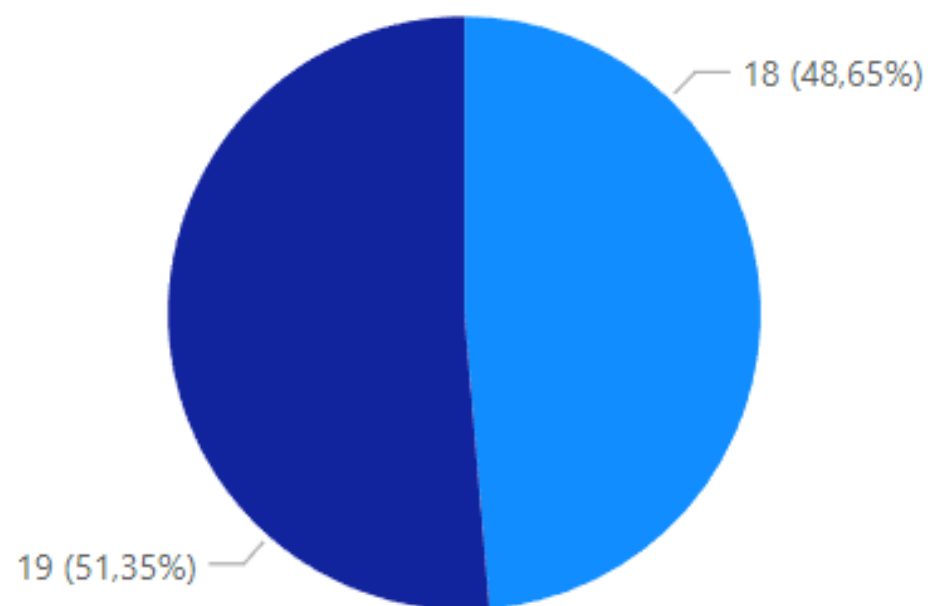
☰ Alle observasjoner

Id	Når	Tittel	Klubb	Rating	Status	Type
x		x	x		Lukket	
78	2021-12-17 15:10	Luftromskrenkelse	Mikroflyklubben Øst		Lukket	Uansket tilfelle
72	2021-11-13 16:09	Hard landing	Sundal Flyklubb	57	Lukket	Hendelse
71	2021-11-14 09:34	Løse nagler	Elverum Flyklubb	94	Lukket	Uansket tilfelle
68	2021-09-22 18:52	Observasjon av fly på kollisjonskurs	Kjeller Sportsflyklubb	56	Lukket	Hendelse
60	2021-08-16 19:00	Brukket neselegg under landing	Drammen Flyklubb	57	Lukket	Ulykke
55	2021-08-08 14:30	Hard landing	Hardanger mikroflyklubb	42	Lukket	Hendelse
41	2021-07-04 11:30	Tap av motorkraft	Elverum Flyklubb		Lukket	Uansket tilfelle
37	2021-06-26 18:25	Taxe uten clearance	Værnes Flyklubb	11	Lukket	Uansket tilfelle
32	2021-06-26 19:24	Vedlikehold/skifte av olje, kjole og bensin slanger	Grenland Flyklubb	74	Lukket	Erfaringsdeling
26	2021-06-18 17:00	Glemt å lukke flightplan	Stord Flyklubb		Lukket	Erfaringsdeling
22	2021-06-12 13:30	Flyging under minste høyde	Kjeller Sportsflyklubb	57	Lukket	Uansket tilfelle
20	2021-06-03 19:15	RI LN-YDZ Saksnummer: 1081171	Namdal Flyklubb		Lukket	Hendelse
18	2021-06-05 08:49	Tap av motorkraft	Salten Mikroflyklubb	58	Lukket	Alvorlig hendelse
12	2021-06-02 22:10	Bremsevikt ved landing	Drammen Flyklubb	27	Lukket	Hendelse
10	2021-06-01 22:10	Punktering hovedhjul landing	Kjeller Sportsflyklubb	11	Lukket	Hendelse
5	2020-05-03 12:44	Tap av motorkraft	Lier Mikroflyklubb	41	Lukket	Alvorlig hendelse
4	2021-04-17 14:00	Varmegang i transponder	Snåsa Flyklubb	42	Lukket	Hendelse
3	2021-05-13 11:00	Utløpt flygetillatelse	Drammen Flyklubb		Lukket	Hendelse
2	2021-04-03 15:00	Punktering nesehjul	Drammen Flyklubb		Lukket	Hendelse
1	2021-06-01 19:45	Problemer ved avgang	Jarlsberg Sportsflyklubb	27	Lukket	Erfaringsdeling

Regelverk



Teknisk



Teknisk

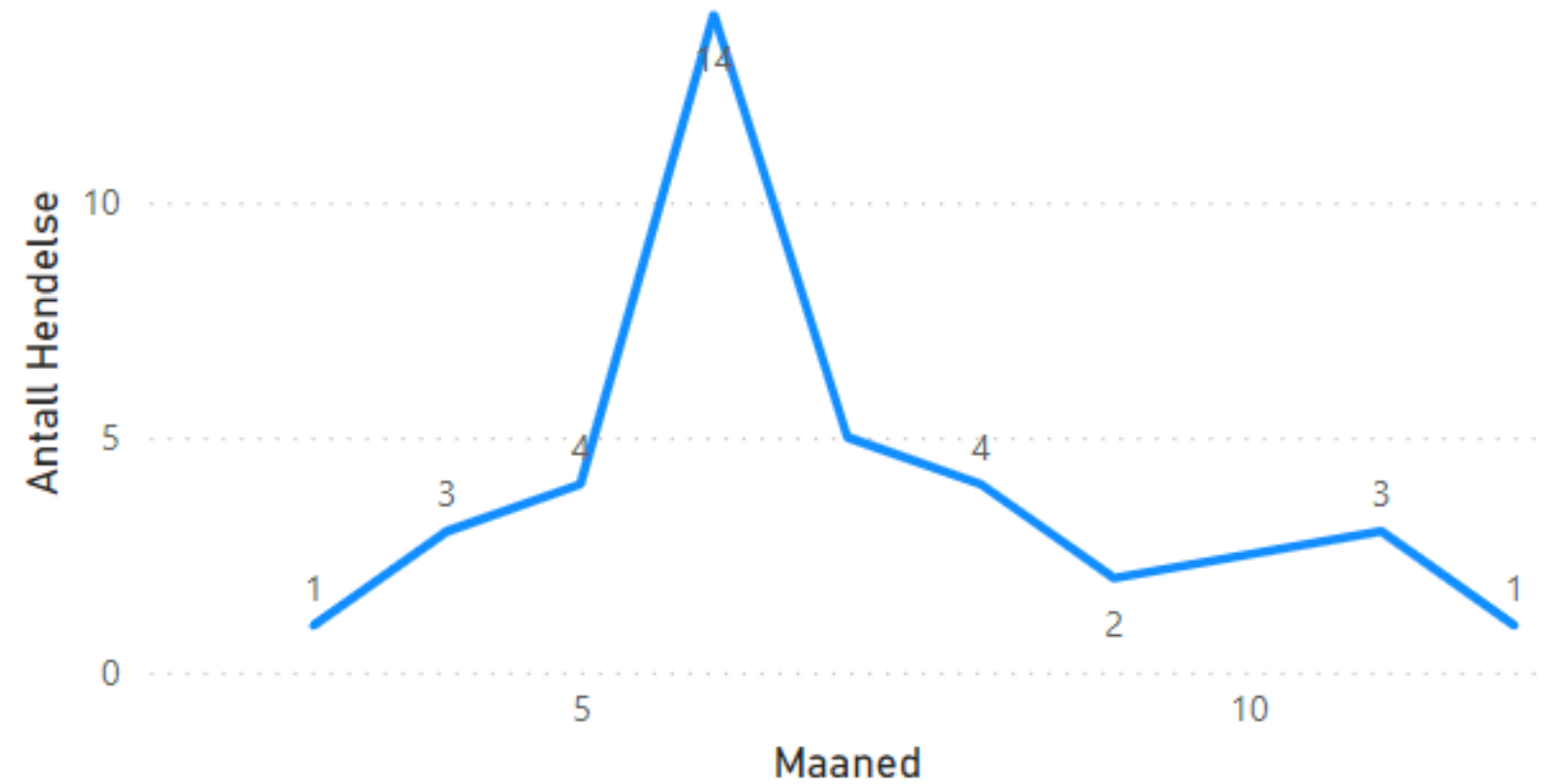
● JA

● NEI

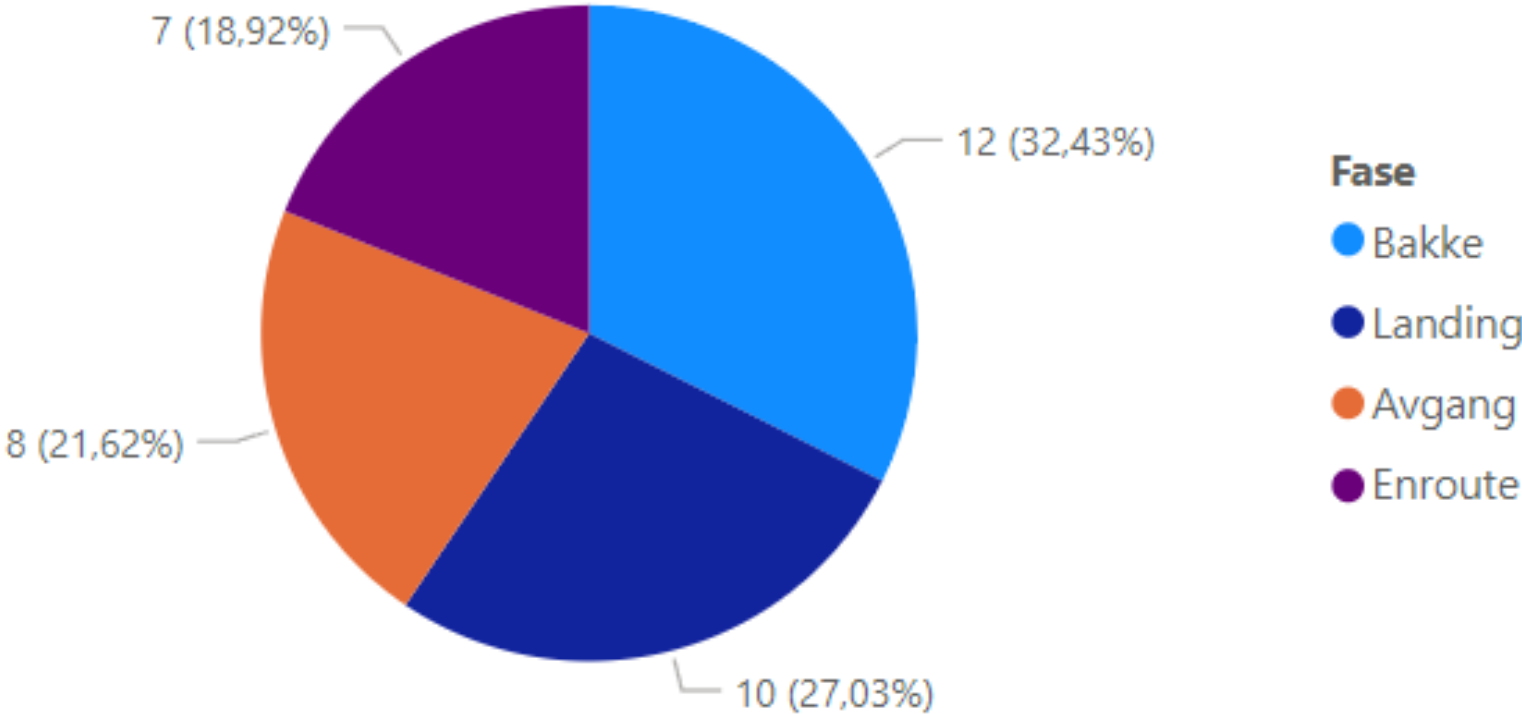
Human factor



Antall hendelser måned



Fase



Menneskelige faktorer er vanlige årsaker til ulykker:

- Hukommelse svikter (inkludert glemme et trinn i arbeidsprosessen eller et sikkerhetstiltak)
- Svekket dømmekraft eller redusert resonnement.
- Uoppmerksomhet eller distraksjon.

La oss se på noen hendelser...

Under utrulling svikter Venstre hjullegg, brudd ved sveis i oppheng. Skade på Venstre vinglet. Skaden skjedde pga. hard landing som igjen var forårsaket av tidlig utsteiling (for høyt over bakken). Vær og vind var ikke en faktor i denne hendelsen.

Under takeoff tok jeg av med flaps og trim innstillt på "takeoff" posisjon. tok av på "ground effekt" i det jeg lettet på "ground effekt" kom det vindkast og jeg tok av ca 5meter høyde og venstre ving stallet ut pga alt for lav hastighet og havnet 180 grader turn på nesen også på halen.

Dette resulterte i nesen på flyet og halen bristet, nese hjul og høyre hovedhjul knakk. Ingen skader på noen av vingene eller høyderor. Ingen personskader.

Under vedlikehold av Rotax 912 iS motor ble det observert tydelige tegn på lekkasje av kjølevæske ved at det var avleiringer av tilsetningsstoffer på motor, slanger og brannvegg.

Undre kjølevannslange til sylinder #3 ble funnet skadet og på det nærmeste helt avrevet i området for slangeklemme på nippel inn på sylinder topp. Konsistensen på gummislange var geleaktig.

Typisk tilstand på gummi som har blitt påvirket av olje men som ikke tåler det. En liten oljelekkasje fra sylinder topp har over lang tid ødelagt tilstanden på gummislange.

Vi har vært veldig nære fullt tap av kjølevæske under flyging med tilhørende varmgang og motorkutt. Slangen virket til å være en original Rotax slange, selv om ikke slangeklemme var original. Denne erfaringen gjelder for alle Rotax 912/914 motorer.

HENDESESFORLØP. På tur fra Engeløya til Andørja i Troms. Etter ca 10 minutters flyvning over sjø kuttet motoren ganske momentant.

Jeg kjente da lukt av svidd gummi samt en eim av bensin. Jeg stengte kran for bensin, sendte MAYDAY og slo av tenningen. Satte deretter flyet i stup, nær Vne, for å øke fart for landing på sjø.

Straks etter landing som gikk meget bra skjøt jeg opp to røde signalskudd for å lede helikopter samt gjøre noen hyttefolk oppmerksom. Hadde da fått kontakt med Hovedredningssentralen via mobiltelefon.

Ble deretter tauet inn til en flytebrygge og fortøyd. Dagen etter undersøkte jeg flyet. Ca. 5 cm. fra sylinder var eksosrør knekt rett av ved siden av en sveis. Varme fra sylinder hadde smeltet et bensinrør, samt en ledning til ene tenningssystem.

- Normal innflygning med crossvind fra øst mot vest og høyrerunde med landing i tilnærmet null vind fra nord mot syd, rullebane 15.
- På base la jeg inn 2. hakk flaps som normalt, og motoren gikk på ca 3500 rpm (litt over tomgang). Stabil og normal innflygning og så ut til å treffe godt.
- Ventet med å sette siste hakk flaps da det av og til er downdraft i nordenden av rullebanen. Da vi passerte rullebaneterskelen i 2-3 meterst høyde la jeg inn siste hakk flaps før utflating.
- Fløy inn på normal innflygningshastighet 60MPH. I det jeg la inn siste hakk flaps sluttet vingen rett og slett å bære. Det opplevdes som en stall i lav høyde.
- Ved første berøring med rullebanen knakk venstre hovedlegg og vi skled på buken bortover rullebanen. Siden venstre hjul og hovedlegg var brukket skjente flyet litt mot venstre i «utrulling».
- Bonden som eier flyplassen tar i mot fyllmasse fra lastebiler som dumpes i nordenden av rullebanen for å forlenge rullebanen. Han har hatt problemer med at lastebiler har snudd i nordenden av rullebanen og laget dype spor i en bløt rullebane. Dette har medført ekstraarbeid for bonden som må «reparere» rullebanen og fjerne sporene. For å slippe denne jobben har bonden lagt ut tømmerstokker mellom rullebanen og veien som lastebilene skal bruke ved tipping av fyllmasse.
- Dessverre endte «utrulling» med et sammenstøt med disse tømmerstokkene som er plassert der i beste mening. Jeg tror skadene på høyre vingehalvdel, knekt nesehjul og bulker i kabinen kom med sammenstøt med tømmerstokker og ville vært unngått om ikke stokkene var der.
- Heldigvis kunne vi gå ut av flyet helt uten personskade. Flyet vil ikke bli reparert.





Tema sikkerhetsmøter klubb

- Stabilisert innflyging
- Luftromskrenkelser (Airspace Infringement)
& Rullebaneinntrengning (Runway incursions)
- Teknisk vedlikehold - dokumentasjon

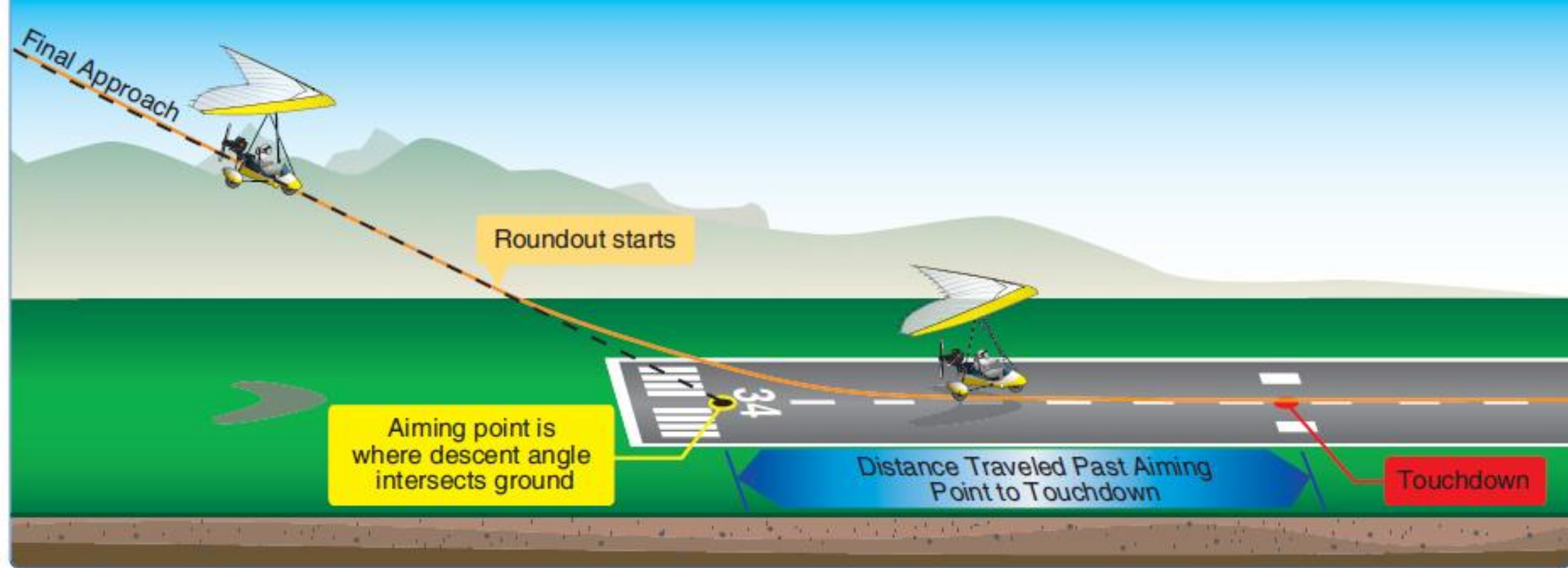


Figure 11-18. *Stabilized approach.*

Stabilisert innflyging

Hva er utfordringen?

Et fly må oppfylle visse kriterier på innflyging for å kunne lande trygt. Dette er fordi et fly under flyvning, besitter mye energi som må reduseres under nedstigning, landing og utrulling. Det handler om å administrere energi.

Uavhengig av flytype eller erfaringsnivå, er en stabilisert innflyging nøkkelen til å opprettholde kontroll over flyet og sikre en trygg landing

Hva er stabilisert innflyging?

En stabilisert innflyging er når piloten etablerer og opprettholder en konstant glidebane mot et forhåndsbestemt punkt på landingsbanen. Den er basert på pilotens **vurdering** av visse visuelle ledetråder, og avhenger av opprettholdelsen av en konstant landingshastighet og konfigurasjon.

- Retning lateralt og vertikalt
- Hastighet
- Gjennomsynk
- Krengningsvinkel
- Landing konfigurasjon (flaps, slats, landing gear)
- Riktig power setting

Meråker 2020



Ulykken inntraff etter tap av kontroll på grunn av sammenstøt med tretopper under siste del av innflygingen.

Det ble ikke gjennomført en formell briefing knyttet til flytypeutsjekkens innhold før eller i løpet av flytypeutsjekken. Landingsrunder ble ikke gjennomgått, og eleven gikk ut fra at standard prosedyre ville bli benyttet.

På siste landingsrunde ble eleven instruert til å fly høyre medvindslegg, og å holde en flygehøyde lavere enn standard flygehøyde og flyplassens operative anbefaling.

The screenshot shows the website of the Statens havarikommisjon (State Accident Investigation Board). The header includes the logo and navigation links: Forside, Om oss, Luftfart, Bane, Veitrafikk, Sjøfart, and Forsvaret. Below the header are buttons for Regelverk, Innrapportering, Avgitte rapporter, and Pågående undersøkelser. The main content area displays a report titled "Rapport om luftfartsulykke ved Øian flyplass i Meråker, Trøndelag 10. juli 2020 med ICP Savannah VG, LN-YZU". The report is dated 2021/06. The text of the report describes an accident involving a flight instructor and a student. The student lost control of the aircraft during the final part of the approach, resulting in a collision with terrain. The investigation found that the student was not adequately briefed on the flight type check and that the instructor did not provide sufficient supervision. The report also mentions that the student was not familiar with the standard procedures for the landing round, and that the instructor did not provide adequate supervision. The investigation found that the student was not adequately briefed on the flight type check and that the instructor did not provide sufficient supervision. The report also mentions that the student was not familiar with the standard procedures for the landing round, and that the instructor did not provide adequate supervision. The investigation found that the student was not adequately briefed on the flight type check and that the instructor did not provide sufficient supervision. The report also mentions that the student was not familiar with the standard procedures for the landing round, and that the instructor did not provide adequate supervision.

Statens havarikommisjon

Forside Om oss Luftfart Bane Veitrafikk Sjøfart Forsvaret

Regelverk Innrapportering **Avgitte rapporter** Pågående undersøkelser

< Forrige Neste >

< Tilbake til rapporter Skriv ut

Rapport om luftfartsulykke ved Øian flyplass i Meråker, Trøndelag 10. juli 2020 med ICP Savannah VG, LN-YZU

Luftfart rapport 2021/06

En instruktør og en elev gjennomførte en flytypeutsjekk. Flyet traff tretopper under siste del av innflygingen og flygeren mistet kontroll over flyet. Instruktøren omkom i ulykken, eleven ble lettere skadet. Undersøkelsen har avdekket at det ble benyttet ikke-standard prosedyre under landingsrunden, og at flytypeutsjekken ikke var forberedt i henhold til mikroflyhåndboka. Videre avdekket undersøkelsen at det ikke er uvanlig med variasjoner i hva og hvordan de enkelte mikroflyinstruktørene lærer bort. Havarikommisjonen har gitt tre sikkerhetstilrådinger etter undersøkelsen, alle til Luftfartstilsynet.

Filer til nedlasting

Rapport om luftfartsulykke ved Øian flyplass i Meråker, Trøndelag 10. juli 2020 med ICP Savannah VG, LN-YZU

Rapporter - samme type luftfartøy

2021/11
02.12.2021
2020/06
01.04.2020

Gjølstad 2020



På siste landing entret de en lang finale og planla å lande mot nord ca. halvveis inn på den 700 meter lange rullebanen.

Det ble ikke fløyet en standard landingsrunde, sjekklistene ble ikke brukt, flaps ble ikke satt for landing og flyet landet halvveis inn på rullebanen.

Eleven og instruktøren hadde verken planlagt eller briefet en landing ved vindpølsa som er lokalisert omtrent halvveis ned rullebanen. Dette var noe som ble bestemt rett etter at de fløy inn i kraftig turbulens under utklatingen.

The screenshot shows the website of the Statens havarikommisjon (State Accident Investigation Board). The header includes the logo and navigation links: Forside, Om oss, Luftfart, Bane, Vei, Sjøfart, and Forsvaret. Below the header are four buttons: Regelverk, Innrapportering, Avgitte rapporter (highlighted), and Pågående undersøkelser. The main content area displays a report titled "Rapport om luftfartsulykke ved Gjølstad flyplass, Kongsvinger 21. januar 2020 med Dyn Aéro MCR01-ULC, LN-YWE". The report is dated 2021/11. The text describes an accident involving a microfly, where the instructor and student had no planned landing or briefing. The aircraft landed halfway down the runway due to severe turbulence. The instructor died, and the student sustained physical injuries. The flight had significant damage. On the right side, there is a section for "Filer til nedlasting" (Files for download) with a link to the report, and a section for "Rapporter - samme type luftfartøy" (Reports - same type aircraft) listing reports from 2021/06, 2020/06, and 01.04.2020.

Kunne disse ulykkene vært unngått hvis en stabilisert innflyging hadde vært praktisert?



Luftromskrenkelse (AI)

Luftromskrenkelse (AI)

Var på rundtur fra Rakkestad der flighten foregikk i ca 2000 fot msl. Etter å ha passert Son var oppmerksomheten rettet ut mot Oslofjorden. I den forbindelse ble jeg desverre ikke klar over at jeg kom inn i Rygge kontrollsone i en høyde på ca 2200 fot før jeg var på god vei ut av sonen. Uheldigvis var jeg kun på frekvens 123,500 under tiden i det området. Kunne vært på Rygges frekvens 119,500, men i mitt hode var jeg som nevnt ikke i kontrollsonen. Etter landing på Rakkestad ca 40 min senere ble jeg kontaktet av klubbens sikkerhetsansvarlig med beskjed om å ringe kontrolltårnet på Rygge. Jeg var da veldig bevist på hva det gjaldt og hadde en konstruktiv samtale med vakthavende flygeleder.



Rullebaneinntregning (RI)

Rullebaneinntrengning (RI)

Startet med taxing fra flyklubben mot RWY uten klarering - misforstod ATC. De var oppmerksomme og stanset ved å rope opp og be meg vente på klarering for dette. Hadde da taxet ca halve distansen til holding point A6 på ENVA.

Rullebaneinntrengning (RI)

Beskrivelse fra AVINOR: LHT er på rullebanen. LNYxx gir beskjed at han taxier til holding punkt på twy C fordi han ser at vi har folk som arbeider på rullebanen. Jeg svarer med roger, standby vi har bakkemannskap på rullebanen. I det LHT begynner å nærme seg twy for å komme seg av rullebanen entrer LNYxx rullebanen på eget initiativ for å line up. Jeg gir beskjed til LNYxx når bakkemannskapet har kommet seg av rullebanen at han får runway free og han leser runway free tilbake. AFIS har rapportert en hendelse hvor LN-Yxx entret rullebane før frasen "rwy free" var uttalt. PIC i LN-Yxx mener rullebanen var klar for "line-up" i og med at kjøretøyer som var på banen hadde forlatt banen og følgelig ikke til hinder.

Teknisk vedlikehold - dokumentasjon

NLF sportsflyseksjonen



BSL B 2-5

§ 7. Ved modifikasjon og reparasjon av flymateriell til luftfartøy som omfattes av forskriften her, skal fabrikantens underlag benyttes

§ 8. For å sikre at flymateriell til luftfartøy som omfattes av forskriften her holdes i kontinuerlig luftdyktig stand skal deler, utstyr mv. anskaffes fra fabrikanten

§ 9. I tilfelle hvor vedlikeholdsprogram eller vedlikeholdsinstruks er tilgjengelig, vedlikeholdes luftfartøy i henhold til vedlikeholdsprogrammet eller vedlikeholdsinstruksen



SI-916 i-003R1 / SI-915 i-003R2

SI-912 i-004R3 / SI-912-018R4 / SI-914-020R4

This SI revises SI-916 i B-003/SI-915 i-003R1/SI-912 i-004R2/SI-912-018R3/SI-914-020-R3 dated 04 Nov. 2020

SERVICE INSTRUCTION

Purging of lubrication system for ROTAX® Engine Type 916 i (Series), 915 i (Series), 912 i (Series), 912 and 914 (Series)

ATA System: 79-00-00 Lubrication system

1) Planning information

To obtain satisfactory results, procedures specified in this publication must be accomplished with accepted methods in accordance with prevailing legal regulations.

BRP-Rotax GmbH & Co KG cannot accept any responsibility for the quality of work performed in

Relevant instruks?

TECHNICAL DOCUMENTATION

Engine Type

Document Type*

Alert Service Bulletin
Illustrated Parts Catalog
Installation Manual
Maintenance Manual (Heavy)

Engine Serial No

Full Text Title

*select multiple items by holding the Control (PC) or Command (Mac) key

In any case the original ROTAX document in English language as well as the metric units (SI-system) contained therein are authoritative.

For relevant Airworthiness Directives (AD) see [EASA Website](#) and also check with your local civil aviation authority (e.g. [EASA](#), [FAA](#), [TC](#), ...).

The documents are available and may be downloaded in Adobe pdf format. If you encounter difficulties with the pdf-files, make sure to have the latest updates installed for your version of [Adobe® Reader®](#).

SEARCH DATABASE

RESET

TECHNICAL DOCUMENTATION

Number of documents found: 47

[Back to selection](#)

[Export Results*](#)

Search Results:

Show entries

Search:

INFO #	TITLE	ISSUE	REVISION	DATE	ENGINE TYPE	DOWNLOAD
SB-912-075UL	Exchange of carburetor support springs on ROTAX Engine Types 912 and 914 (UL Series)	0	0	10.09.2021	912 ULS	d06907.pdf
SB-912-074UL	Exchange of floats (pair) on ROTAX Engine Type 912, 914 and 2-stroke Series	0	0	03.12.2020	912 ULS	d06857.pdf
SB-912-073UL	Replacement of circlip (carburetor) for ROTAX Engine Type 912 and 914 (Series)	0	0	27.07.2019	912 ULS	d06768.pdf
SB-912-072UL	Checking for correct engine type plate on ROTAX Engine Type 912	0	0	25.04.2018	912 ULS	d06580.pdf

Engine type	Serial number
912 UL	from S/N 6771961 up to S/N 6772185 inclusive/ from S/N 9580001 up to S/N 9580617 inclusive
912 ULS	from S/N 6785497 up to S/N 6786198 inclusive/ from S/N 6786501 up to S/N 6787000 inclusive/ from S/N 9569001 up to S/N 9571490 inclusive
914 UL	from S/N 9575478 up to S/N 9575509 inclusive/ from S/N 9575530 up to S/N 9575552 inclusive/ from S/N 9575583 up to S/N 9575781 inclusive/ from S/N 9576001 up to S/N 9576181 inclusive/ from S/N 9576202 up to S/N 9577014 inclusive/ from S/N 9577016 up to S/N 9577116 inclusive
582 UL	from S/N 9618523 up to S/N 9619703 inclusive

Due to a deviation in the manufacturing process some floats of part no. 861185 and part no. 861188 could gain more weight. This leads to a loss of float buoyancy and wrong regulation of the fuel in the float chamber. Possible effects may be a rough running engine, especially at low speeds and under some circumstances loss of performance and/or fuel leakage in the area of the carburetor. Above mentioned floats **must be** replaced with floats part no. 861189.



Felles tur til ENGM – LSU 2021



Felles tur til ENGM – LSU 2021