

Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	04.04.2020	
Sportsflytype og modell:	Jabiru 450 Calypso	
Motor:	Jabiru 2200A 85hk	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 90 timer	Antall starter: 405
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 17 timer	Antall starter: 47
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 1 time	Antall starter: 1
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 79 timer	Antall starter: 353
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	ingen	
Aktuelt vær:	Skydekke 1500 fot, 04/00 qnh 1016.	

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

HENDELSESFORLØP

Hadde normal avgang mot sør, klatret ut og traff lett snø i 700ft, som jeg prøvde å unngå ved å gå ned igjen. Fortsatte på 500 fot mens jeg vurderte situasjonen, etter noen minutt merket jeg sakte synkende turtall på motor, tok på forgasservarme som ga umiddelbar effekt. Økte til høyt turtall og fortsatte med forgasservarme, fremdeles med dårlig når den ble avskrudd.

Vurderte at det ikke var lurt å forsøke å smelte av is, og bestemte meg for å lande på avgangsstripe rett i nærheten. På downwind måtte jeg redusere turtallet ned til 1500rpm, og motor begynte å gå grovt.

Motor til tomgang på keypoint, og flydde ned slik vi vanligvis gjør med motor på tomgang. På 400 fot finale gitt motoren enda grovere, uten effekt fra gasspådrag, til den stoppet. Fikk ikke start på propell ved første forsøk, valgte å fortsette til rullebanen. Landet derfor normalt uten motor.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Jeg hadde kun lest metar og taf og var ikke klar over at det var rapportert FBL (light) ising i noen deler langs kysten. Denne dagen var det kaldt med snøfall natten før. Dersom jeg hadde vært klar over eksisterende isingsforhold i så lav høyde hadde jeg ikke valgt å fly.

Når jeg først kom inn i snøfallet burde jeg vært raskere med å snu/gå ned igjen for å minske eksponering, men var akkurat før dette opptatt av beskjed fra TWR og ny transponderkode. Hadde jeg flydd flyet først, hadde sannsynligvis eksponeringen vært redusert.

Her var det en klar fordel å være vandt med flytypen og operasjon på kortbane. Hver landing gjøres med power-off fra keypoint og sideslip om nødvendig. Her fikk jeg oppleve hva det har å si å ha ekstra marginer i hele flygingen, på godt og vondt. Landing gikk uten problemer, men dersom jeg ikke hadde klart å bremse til riktig fart kunne jeg risikert å gå over enden i en relativt kort bane i et forsøk på å «tvinge ned maskinen» over på neste jorde. Det var heldig denne gangen at jeg var nær en passende stripe og fikk motorbortfall såpass sent, når landingen nærmest var 'sikret', med god fart og plassering.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Erfaringen utfra en slik hendelse er meget god læring både for fartøysjef og ikke minst for oss som instruktører og miljøet generelt.

En oppsummering av mulig årsak sammenheng:

1. Forgasserising, med høy sannsynlighet for at snø / fukt tetta til luftfilteret.

Forgasservarme tas fra en kappe rundt eksosanlegg, og er relativt hurtigvirkende ved normal cruise setting. Ved bruk av forgasservarme går en andel av luften ufiltrert direkte til forgasser. Et relativt tett luftfilter ved redusert eller ingen luft gjennom strømning antas å trenge lenge tid for å oppnå full gjennomstrømning. Varme effekten fra systemet reduseres betraktelig når motoreffekt reduseres i landingsrunden

Under opplæring med landingsrunder (på kortbaner som vi praktiserer), vektlegges det å trene på et repeterbart mønster i landingsrunde uten nevneverdig bruk av motor. Vi har som en del av landingsforberedelser også terpet på at forgasservarme tas av på kort finale for å klargjøre en eventuell GO-around.

Under samtaler med Fartøysjef kunne han bekrefte at motorbortfallet skjedde under innflygning når forgasservarme ble tatt av, noe som underbygger hendelse forløp.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Under opplevde isingsforhold, endre rutiner ved å ta av forgasservarme på kort finale.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Fartøysjefens uttalelser viser at den har lært mye av denne hendelsen.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen