

Hendelse	Dato	Beskrivelse	Flytype	Motor	Hjultype	Fase	Art	Vær	Teknisk	Loss of control	Human factor
01	20.01.2020	Flydd i TIZ uten gyldig RTL	Dynamic	Rotax	Nesehjul	Enroute	Privat	OK	Nei	Nei	Ja
02	09.03.2020	Skade på propeller	Dynamic	Rotax	Nesehjul	Bakken	Sleping	OK	Ja	Nei	Nei
03	04.04.2020	Ising motor	Jabiru 450	Jabiru	Nesehjul	Enroute	Privat	Ising	Ja	Nei	Ja
04	06.03.2020	Tomt for bensin pga. tanklokk	CT	Rotax	Nesehjul	Enroute	Privat	OK	Ja	Nei	Ja
05	07.05.2020	Vindskjær landing	Chaser SX	Rotax	Nesehjul	Landing	Privat	OK	Nei	Ja	Ja
06	03.05.2020	Formasjonsflyging	Dynamic	Rotax	Nesehjul	Landing	Privat	OK	Nei	Nei	Nei
07	29.05.2020	Motor fusker ved takeoff	Polaris AM-FIB	Rotax	Nesehjul	Takeoff	Privat	OK	Ja	Nei	Ja
08	19.05.2020	Canopy åpner seg ved landing	Zenair 601	Rotax	Nesehjul	Landing	Skoling	OK	Ja	Nei	Ja
09	30.05.2020	Radio feil	Dynamic	Rotax	Nesehjul	Enroute	Privat	OK	Ja	Nei	Nei
10	13.06.2020	Tomt for bensin	Jabiru 170	Jabiru	Nesehjul	Enroute	Privat	OK	Ja	Nei	Ja
11	18.06.2020	Tap av kontroll ifb. med landing pedaler knek	CT	Rotax	Nesehjul	Landing	Skoling	OK	Nei	Ja	Ja
12	09.07.2020	Vibrasjoner	Dynamic	Rotax	Nesehjul	Enroute	Skoling	OK	Ja	Nei	Nei
13	01.08.2020	Brukket eksosrør	Aeroprakt	Rotax	Nesehjul	Enroute	Privat	OK	Ja	Nei	Nei
14	23.07.2020	Vannslange løsnet i cockpit	Savannah	Rotax	Nesehjul	Enroute	Privat	OK	Ja	Nei	Nei
15	09.08.2020	Luftromskrenkelse TMA	Dynamic	Rotax	Nesehjul	Enroute	Privat	OK	Nei	Nei	Ja
16	15.08.2020	Hard landing	Pipistrel Alpha	Rotax	Nesehjul	Landing	Privat	OK	Nei	Ja	Ja
17	01.01.2020	Flottører som tar inn van avbrutt takeoff	Jabiru 450	Jabiru	Flottører	Takeoff	Privat	OK	Ja	Nei	Ja
18	01.10.2020	Redusert motorkraft	Rans S6	Rotax	Nesehjul	Enroute	Privat	OK	Ja	Nei	Nei

2020-01 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	2018/2019	
Sportsflytype og modell:	Dynamic WT9	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 92	Antall starter:360
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:	Antall starter:
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:	Antall starter:
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:	Antall starter:
Flygingens art:	Seilflyslep	
Materielle skader:	ingen	
Aktuelt vær:	VFR	

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 gjentakelser.

HENDESESFORLØP

Flydd i TIZ med utgått language proficiency i RTL.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Manglende oversikt og løpende gjennomgang av rettigheter før flyging.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTAELSE

Det baseres på tillitt ovenfor operativ leder at denne typen rettigheter er gyldige. I dette tilfelle har det over en lengre periode vært operasjoner fra ENxx uten at disse rettighetene var gyldige. Som Fartøysjefen selv nevner er årsaken manglende oversikt over gyldighetstid på rettigheter. Det er gjort tiltak for å få disse gyldige, og Luftfartstilsynet er varslet.

Operativ leder ser ikke at noe kunne vært gjort annerledes.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Løpende gjennomgang av alle rettigheter før flyging. Legge inn varsling knyttet til alle rettigheter i egnet verktøy. Benytter Safelogweb men hadde glemt å legge inn utløpsdato på denne rettigheten.

Luftfartstilsynet blir varslet om forholdet via kontrollant ifbm. Søknad om fornyelse.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTAELSE

Støtter forslag til å unngå dette. Mange klubber bruker også MyWeblog for booking av fly. Her er det også mulig å legge inn datoer for utløp av rettigheter/legeattester. FTU anbefaler at dette tas i bruk i alle klubber som har dette.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen

2020-02 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	09.03.2020	
Sportsflytype og modell:	WT9, Dynamic	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 110 timer	Antall starter: 488
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 5:30	Antall starter: 18
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 5:30	Antall starter: 18
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 48:20	Antall starter: 245
Flygingens art:	Antagelig avgang	
Materielle skader:	Hakk i propellblad	
Aktuelt vær:	Cavok	

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.

HENDESESFORLØP

Flyet ble brukt til seilflyslepning ifm. bølgeleir på Vågåvatnet. Det ble ikke oppdaget noe skade ifm. daglig inspeksjon av flyet. Ved parkering av flyet på kvelden ble det oppdaget en skade i spissen på det ene propellbladet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Antagelig årsak er en isbit som har blitt virvlet opp fra isen og truffet propellbladet i avgang. Isen var solid, men med noe isbiter og overvann enkelte steder. Det ble ikke merket noen form for vibrasjoner i flyet under flyging.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTAELSE

Operasjoner fra Islagt vann medfører en større slitasjerisiko enn ved operasjoner på vanlig rullebane. Det ble foretatt rullebane inspeksjon før avgang, og banen ble konkludert som god nok. Det ble utført 14 slep i løpet av dagen, og personell på bakken fulgte hele tiden utviklingen for å holde øye med baneforholdene.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Flyet ble groundet da skaden ble oppdaget. Propellen skiftes før ytterligere flyging utføres.

Operativ leder ser ikke at noe kunne vært gjort annerledes så lenge man tar risikoen ved å operere fra islagt vann.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTAELSE

Viktig at man følger fabrikantens anbefalinger for propeller og event prop-strike i slike tilfeller. Det har nylig vært tilfeller hvor propeller har blitt gjenbrukt og fått ytterligere skader etter vurderinger som da har vist seg å være for dårlige. Ellers ingen ytterligere kommentarer.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK
ingen

2020-03 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 gjentakelser.

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

2020-04 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	06.03.2020	
Sportsflytype og modell:	Flight design CTSW	
Motor:	Rotax 912 ULS 100 hk	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer:113	Antall starter:513
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:1 (<i>1t før hendelse</i>)	Antall starter:9 (<i>9t før hendelse</i>)
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:1 (<i>1t før hendelse</i>)	Antall starter:9 (<i>9t før hendelse</i>)
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:51	Antall starter:183
Flygingens art:	Landingstrening og øvelser i luften. Samt avsluttet med en liten tur i området.	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Fint vær, nesten skyfritt, lite vind, 5 grader	

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 gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Trente landinger og øvelser i luftrommet over Lista i ca 50 minutter, da ett annet fly skulle opp i luften. Jeg hadde avtale med den andre piloten at vi skulle trene litt på å fly formasjon, men han skulle bare ta en landingsrunde først. Jeg lå da på ca 2500 fot over Borhaug fyr og tok noen åttetall mens jeg ventet.. Da det andre flyet var ferdig med sin landingsrunde la det kursen mot Farsund.

Jeg rettet opp flyet men ble liggende ett stykke bak, med øyekontakt.

Jeg la merke til at det så nesten tomt ut med bensin på ene tanken(SB) mens den andre tanken var full(BB) i «se slangen».

Etter fem minutters tid var jeg over i området mellom flyplassen og Farsund i ca 2300 fots høyde, turtall ca 5200 omdreininger, og merket plutselig at motoren fusket som om den skulle stoppe.

Jeg reduserte speeden til ca 3000 – 3500, da stabiliserte den seg. Varslet det andre flyet umiddelbart, vendte nesen tilbake mot flyplassen og fikk overblikk over situasjonen.

Vurderte å nødlande flyet på «Radiosletta» men så at jeg klarte å holde høyden samt at flyplassen var innenfor glide range.

Da motoren i tillegg var stabil, så valgte jeg å fly tilbake til flystripa.

Jeg forsøkte å øke turtallet, men da fusket den igjen og reduserte til stabilt turtall.

Da jeg var tilbake over Lista Flyplass hadde jeg fortsatt høyden og forsøkte enda ett par ganger å øke turtallet, med samme resultat.

Flyet har fast varme på forgasserne, så jeg forventet ikke ising.

Jeg reduserte til Idle og foretok normal innflygingsprosedyre men valgte å lande langt inne på stripa.

Flyet ble taxet til hangar og stoppet ned.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Når jeg hadde landet var det fortsatt ikke rent over bensin til styrbord tank.

Etter å ha fått summet meg litt, ville jeg sjekke at ikke luftingen i tanken var tett og at det hadde blitt vakum i tanken, som ville hindret bensinen å renne ned.

Da oppdaget jeg at tankklokken sto 90/110 grader feil. Dette er punktet det stopper i o-ringen

hvor man må ta i med nøkkelen for å lukke det helt.

Luftingen i tanken er skråkuttet for å skape litt overtrykk, men siden det ikke sto riktig vei har det sannsynligvis hatt en motsatt effekt og skapt undertrykk i tanken, noe som hindret fri flyt ned til forgasseren, slik at motoren ikke fikk nok bensin til cruise turtall, men klarte mindre turtall.

Teknisk ansvarlig samt operativ/Flytryggingsleder var med å feilsøke dagen etter og man kunne ikke finne noe annen årsak.

Jeg var alene i hangaren og det var meg som peilte tanken før avgang og ikke var oppmerksom nok på luftehattens plassering. (plasseringen er nevnt i sjekklisen).

Så kan ikke skjønne annet enn at dette var en menneskelig feil, og at det var meg som var ansvarlig for den.

09.04.2020:

Vi har nå fått anledning til å teste teorien om vakum i tanken, da det igjen ble åpnet for flyging i corona tiden. Det viser seg at teorien stemte og dette ble bevist ved at vi lagde et arrangement med en flaske med noe veske i og dette ble sugd opp i en blank slange hvis lokket var vridd 90 grader eller mer.

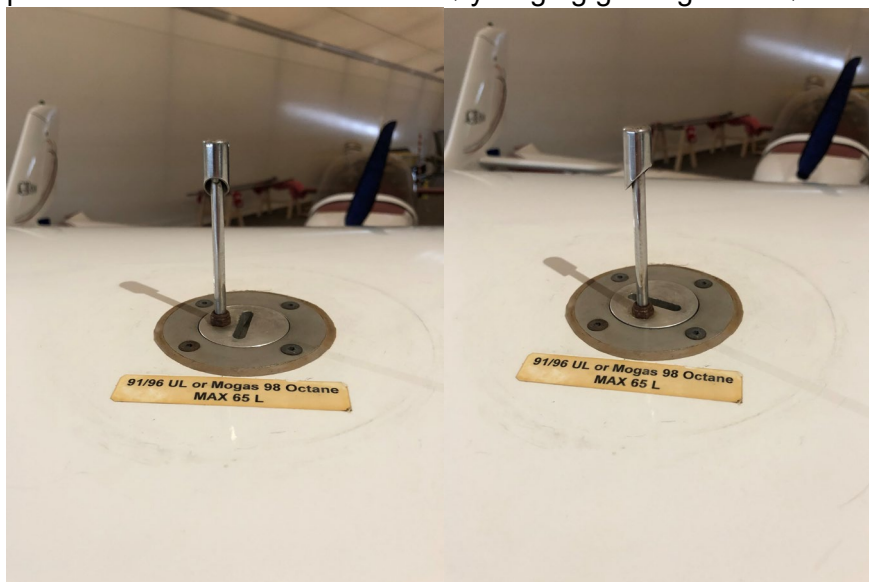
Når luftingen sto korrekt plassert, så skaptes det overtrykk i tanken med påfølgende bobling i flasken.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Flyet har to vingetanker men ingen tankvelger. Bensinslangene fra hver enkelt tank møtes i et t-stykke før bensinen går til forgasserne. Flyr man koordinert så vil bensinen minke likt i tankene.

Under feilsøking ble flere muligheter vurdert og sjekket men konklusjonen/teorien til fartøysjefen viste seg å være årsaken til problemet. Ros til teknisk leder for grundig testing og feilsøking.

Det er et eget punkt på sjekklista for daglig inspeksjon at man må påse at tankluftingsåpningene står i riktig stilling. Dette punktet har glippet for fartøysjefen. Nok en påminnelse om at man må være nøyaktig og grundig ved utførelsen av daglig inspeksjon.



Bildene er tatt forfra. Bildet til venstre viser riktig stilling, til høyre 90 grader feil, nok til å lage vakum.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Ingen egne tiltak vurdert da punktet allerede står på sjekklista. Alle brukere av klubbflyet er gjort særskilt kjent med denne hendelsen og viktigheten av luftingens posisjon.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Støtter klubben uttalelse ang. bruk av sjekklister.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen

2020-05 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	07.05.2020	
Sportsflytype og modell:	Aerial arts Chaser Sx	
Motor:	Rotax 447 UL	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 81	Antall starter: 400
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 10:05	Antall starter: 33
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 10:05	Antall starter: 33
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 7:25	Antall starter: 20
Flygingens art:	Solo, siste tur før planlagt oppflyging.	
Materielle skader:	Nesehjul brukket av trike, propell og vinge totalvrak. Trike fikk mindre skraper etc. Ellers tilsynelatende OK.	
Aktuelt vær:	Opphold med +/-10 knop vind	

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

Kommer inn for landing med en del motvind. Når triken kommer under tregrensen forsvinner motvinden og en meget bratt nedstigning i for lav hastighet resulterer i en hard landing med et sprett. Når nesehjulet treffer bakken for andre gang brekker det av og resulterer i en «groundroll».

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Dårlig vurdering av hastighet forårsaket hard landing med etterfølgende «ground roll»
For mye vind i forhold til erfaring i egen maskin. (liten og lett).
Opplevdes lite dramatisk for meg og gikk helt fint fra det uten skader, men synd å ødlegge triken.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Er enig med fartøysjefens konklusjon. Det er nok en gang viktig med en stabilisert innflygingen, skulle ikke alt være tilfredsstillende er kun en mulighet > ta en nye runde. Da dette er en enseter er vinden et viktig moment.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Ble det gjort gode nok vurderinger ift. vind og soloflyging? Og hvis dette ble vurdert, at det også ble briefet før soloflyging?

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen

2020-06 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	03/05-2020	
Sportsflytype og modell:	Dynamic og 2 andre fly i formasjon	
Motor:	Rotax 914	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 1131	Antall starter: 1891
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 17,05	Antall starter: 33
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 15,35	Antall starter: 28
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: ca 1100	Antall starter: ca 1600
Flygingens art:	Formasjonsflyvnings trening	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Fint vær med lite vind	

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 gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Vi planla turen til Valle den søndagen, det ble fokus på trang dal, ukjent plass, mange fly. Altså stor sjanse for avbrutt landing.

Vi så for oss av vi kanskje burde vente i enden av banen etter landing da det var kort til taxevei, og med trær i starten av banen, så vi for oss landing langt inne.

Fokus skulle å ikke være opptatt av å klare å lande kort, men trygt. Hvis flere fly i enden av banen på vent, er det viktig å kunne ha rett beslutning om å gå opp igjen, selv om man da er i «flare» høyde, eller om man er 10 meter opp. Denne beslutningen måtte hver pilot ta der og da når vi kom bort, så vi fant ut at vi tar en treningsrunde på dette før vi drar. De andre flyene som fløy til Valle fra Jarlsberg, dro før oss og vi registrerte at de også trente en missed app en runde eller tre, før de dro. Dette ville vi også gjøre.

Vi hadde et møte på 15-20 minutter som omhandlet oppstart, taxi, avgang, oppsamling i sving etter avgang, formasjon på DW, missed app, sving inn på base og radiomelding med missed app, Formation WW, ned til banen, med simulert landing litt langt inne, og med tenkt senarie med fly i enden av banen, og da avbrutt landing og så opp igjen. Deretter sving i V formasjon til venstre i retning som klarert på forhånd av Torp.

Først var planen å fly i Echelon Formation på DW så vi kunne svingt inn en og en på base, med kort avstand, for å trente missed app, ett og ett fly. Og med ny oppsamling i sving etterpå til V formasjon.

I en Echelon kan leader fint svinge vekk i fra de to andre og inn på base, samme kan da nummer to, og til slutt nr tre. Da hadde vi fint kommet inn for landing en og en. Dette har vi gjort før, og blitt enige om å holde fart på DW (100 kt) og svinge inn på Base med litt opp og i sving, for å få ned fart til flap / gear speed. Derifra er vi en og en, på rekke selv om det ikke er lang avstand.

Men, så kom det et «sterkt ønske/ krav» fra ene piloten i formasjonen om at han ikke ville ligge som ytterste fly i Echelon left (3 stk fly på skrå ut til venstre i dette tilfelle) fordi det ble fort jojo-effekt fra leader til nr 3. Piloten fortalte at han ikke følte seg komfortabel med denne formasjonen, vi tenkte da over hvordan vi kunne løse dette enklest og tryggest, og vi gjorde da om til V formasjon. Vi ser jo i etterkant at dette ble dumt. Det var ikke dette jeg hadde planlagt på forhånd.

Vi har fløyet i Echelon formasjon før, hvor dette har gått bra, men det er litt krevende for ytterste flyet. Han må forholde seg til leader, men samtidig følge med på flyet i mellom. I urolig luft er dette mer krevende enn i rolig luft. Denne dagen var ikke piloten «klar» for Echelon etter avgang.

Vi diskuterte litt hvordan skulle vi da løse dette med missed app trening,. Siden maks flap / gear speed på Dynamicene er på 75 kt, og hastigheten i sving i V-formasjon vil være rundt 15 kt forskjell mellom flyene, og da måtte ytterste flyet altså ha maks 75 kt, betyr det da at midterste flyet (leader) måtte ligget på rundt 60 kt i svingen, og innerste flyet måtte da ligget på 45 kt... noe som ikke er mulig. Det ble også ytret ønske om litt god avstand i svingene. På bilde kan det se ut som 3 i bredden, men det er ikke tilfelle, det er ca 50 meter mellom leader og de to andre flyene.

Vi hadde ikke trent på å sette flap og hjul ut sammen før, derfor ble det slik denne gangen. Det å sette hjul og flap sammen var noe vi hadde på treningsprogrammet en del senere. Tanken med det er å lande to og to i formasjon på brede baner. Men siden vi ikke har kommet så langt i vårt treningsopplegg, fant vi ut, at å «ta det på sparket nå» ville medføre et nytt element, og det valgte vi å IKKE gjøre av sikkerhetshensyn. Det ville gjøre missed app treningen unødig kompleks, utrygg og vanskelig var konklusjonen vår der og da.

Vi avtale da, at vi flyr øvelsen, men med hjul og flap inne for å ikke få lav speed i svingene base / finale, og at leader skulle holde ikke under 80 kt. Noe annet ville vært katastrofe. Dessverre så tenkte ingen av oss på at dette kunne oppfattes som noe annet enn treningen vi drev med !

Møte ble brutt opp, og vi gikk til flyene. Selv ble jeg og en til «løpende» litt mellom flyene med siste beskjeder. Blant annet hadde vi IKKE avtalt hvilken høyde vi skulle avbryte landing på. Jeg sa at «jeg går ned til «flare høyde» Dette ble ikke oppfattet av de to andre, og da hadde ikke de to andre, oversikt over når vi skulle avbryte og gå opp igjen. I etterkant sa de at de trodde ikke jeg ville gå så lavt, og jeg tenkte at siden de var bak og litt ut på sidene, så ville de nok fly litt høyere.

Vi ser at vi har gjort for dårlig valg da dette ble gjort om «på sparket» før vi dro. På Dynamicen felles hjulene ut på 2 sekunder, så om jeg virkelig trengte de ute, går det raskt. Hydraulikk holder hjulene oppe, mister man trykket, så er det tyngdekraft, gassfjører + mekaniske fjører som dytter dem ut. Og ved eventuell motorkutt i «flare» høyde over banene, kan jeg sette de ut på 2 sekunder om det blir nødvendig.

Gikk ned til «flare høyde» som jeg ville trene på før Valle-senariet, med tanke på fly i enden,

Etter missed app, trakk vi pent opp, ingen brå manøvre, og en slakk sving i V formasjon til venstre.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Da den opprinnelige planen ikke kunne følges, ble en ny plan avtalt rett før avgang, på sparket. Dette viste seg å ikke ble en «lur» trening, og særlig at vi ikke hadde avtalt tydelig nok, hvilken høyde vi skulle ned til, ble dumt. Om planen må gjøres om må vi gå grundigere igjennom dette før flyging.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Vedrørende rapport til NLF om regelbrudd ved Jarlsberg Flyplass den 16.05.2020.

Jeg har gått gjennom de rapporter som er skrevet, forhørt meg med involverte og studert bildene fra den angivelige hendelsen.

Bildene viser fly i formasjon tatt med kraftig teleobjektiv helt i enden av RWY 36. Avstander og høyder kan da bli svært misvisende. Jeg ser også at hjulene er inne og hjulbrønn lukene er nesten lukket når bildet ble tatt.

Formasjonsflygingen ble nøye gjennomgått før avgang. Det var klart hvem som var leder i formasjonen. De involverte var enige om at de ville fly en landingsrunde med «missed approach» som en trening på dette før de satte kursen mot Valle. Alt dette ser, for meg, ut som en god planlegging av en flytur i formasjon med ryddig plassering, frekvenser og tider.

Jeg kan ikke se at noen regler er brutt ved denne «hendelse» i og med at det var over en åpen flyplass. Derimot ser jeg tydelig den misvisning bildene viser. Disse er nok tatt slik for å få til en «rå» billedserie.

Konklusjon fra Flytryggingsleder:

Jeg kan ikke se at noe regelverk er brutt her. Planlegging og gjennomføring ser for meg ut til å være et skoleeksempel på hvordan det det bør gjøres. Hadde alle vært like nøye med sine flyginger, ville vår aktivitet tjent på det. At alle slike øvelser og gjennomgang er et pluss for sikkerheten er det liten tvil om.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Nytt skjema med i flyet som beskriver alle momenter i formasjonen, fra start til landing, slik at ingen misforståelser og uklare situasjoner kan oppstå. Bedre briefing før avgang. Inkludert alle formasjonstyper og høyder. Og med backup-planen. Vi ser vi har mye å lære rundt dette med formasjonstrening.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Dette er basert på en bekymringsmelding og er ikke en vanlig hendelse. Fra et flytryggings synspunkt så er formasjonsflyging en positiv del av vår aktivitet når det gjøres enroute og i en løs formasjon med 2 fly. Når man involverer 3 fly og i forbindelse med en landing eller en avbrutt landing, så vil dette bli vesentlig mere komplisert og risikofyllt. FTU mener at det er gjort noen dårlige vurderinger her i forhold til risiko.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

Få på plass tydelige retningslinjer på hva som er OK ifb. med formasjonsflyging med Sportsfly. Tilrettelegge for opplæring i formasjonsflyging med bruk av kvalifiserte instruktører fra f.eks. forsvaret eller motorfly miljø.

2020-07 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	29. mai 2020	
Sportsflytype og modell:	Polaris AM-FIB 2002	
Motor:	Rotax 582	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 316:40	Antall starter: 928
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 12:30	Antall starter: 34
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 7:05	Antall starter: 22
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 95:10	Antall starter: 202
Flygingens art:	Lokal tur – første tur i fartøyet denne sesongen	
Materielle skader:	Spjæret seil, forhjul løsnet, vridd trike-fester	
Aktuelt vær:	CAVOK, 0 vind	

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

Motoren gikk i 15 minutter før take-off, inkl run up – alt normalt. Etter take-off steg jeg med full throttle 250 fot. Motor fusket plutselig, mistet turtall, men kom tilbake. Jeg besluttet å avslutte turen og vende tilbake til flyplass. Da motor igjen fusket, måtte jeg vende rundt 180 grader for å unngå stigende terreng mot avgangssted. Søkte ut et jorde for landing med lite gress og mye stein. Fullførte rotasjon og landet hardt på bakhjulene. Da forhjulet slo i bakken lagde det en grop bak stein og stoppet momentant. Det ble da bråstopp. Fra å ha vært en «enkel» nødlanding, ble det da mer omfattende skader på flyet.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Årsaken må ligge i mangelfull drivstoff-tilførsel – enten i bensinpumpen eller i forurensing i i slangesystemet. Forgasserne var undersøkt i etterkant av årlig besiktning som ble gjennomført i april. Da ble også nye pakninger og gummimuffer satt på forgasserne. Flyet har hatt mange vannlandinger på saltvann, og det kan ha dannet seg korrosjon i bensinpumpen som kan ha svekket denne.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Ja dette har vært en utfordring på flere totakter når det har gått en del år. Jeg følger fartøysjefen innspill, ikke minst når det er kun en bensinpumpe!

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Bensinpumpen var 5 år, og med nå synlig utvendig korrosjon. Denne burde vært skiftet. Det er svært mange utsatte deler i bevegelse på en trike. Det er derfor ekstra viktig å nøye gå over alle deler som er utsatt for bevegelse.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Motorfabrikantens anbefalinger for periodisk vedlikehold bidrar til å forhindre hendelser som dette.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK
ingen

2020-08 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	19.05.2020	
Sportsflytype og modell:	ZENAIR ZODIAC 601	
Motor:	ROTAX 912	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 5013	Antall starter: 22716
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 1:50	Antall starter: 15
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 0:30	Antall starter: 3
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 26	Antall starter: 159
Flygingens art:	PFT/M	
Materielle skader:	INGEN	
Aktuelt vær:	Sol - CAVOK 10 KT N-NØ noe termik	

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

Under landings runder åpnet hovedlåsen på canopyen, som da åpnet seg litt i bakkant. Takket være sikkerhets stropp i bakkant ble ikke canopyen mere åpen.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Når vi skulle starte opp gikk ikke canopyen i lås ved første forsøk, dette ble observert og vi fikk den i lås, dette ble sjekket av begge ombord. Vi ser viktighet av sikkerhet stropp i bakkant, dette bør komme som et ekstra punkt på sjekklista ved take off. Flyets eier er nå i ferd med å montere et ekstra tverrstag i bakkant av canopyen blir mere stødig.

Elev/medeiers mening om årsaken

Når vi skulle starte opp gikk ikke canopyen i lås ved første forsøk, dette ble observert og vi fikk den i lås, dette ble sjekket av begge ombord. Vi ser viktighet av sikkerhet stropp i bakkant, dette bør komme som et ekstra punkt på sjekklista ved take off. Flyets eier er nå i ferd med å montere et ekstra tverrstag i bakkant av canopyen blir mere stødig.

Under landingsrunde nr 3 på downwind 36 i 950 fot løsnet canopy ut av låst posisjon på venstre side hvoretter canopy åpnet seg 3 noe, vibrerte svakt men ble holdt fast i sine fremre hengsler og sin sikkerhets stropp i senter bak som inngår som et sjekkpunkt i oppstartprosedyren. Høyre låseposisjon synes fremdeles og være låst. Fartøysjef meldte straks til Jarlsberg Trafikk om canopy delvis åpen og anmodet om øyeblikkelig kontrollert landing. Landingen foregikk normalt og uten problemer.

Ved utrulling av fartøyet fra hangar, ved en tidligere flygning (av annet personell) har canopy stått i helt åpen posisjon og truffet bærebjelke i tak konstruksjon. Canopy-konstruksjonen ble noe skadet og forskjøvet. Dette har blitt forsøkt reparert men det har fortsatt vært en liten skjevhet i posisjoneringen mellom låseklakker og låsebolter. I dette tilfelle har dermed venstre bolt ikke blitt låst, noe som heller ikke er så lett å se.

Fartøyet er nå grounded helt til tilstrekkelig reparasjon og kontroll av kyndig personell

er foretatt og fartøyet blitt godkjent iht gjeldende regler.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Canopy/lås ble, slik jeg har fått vite, midlertidig reparert, men tydeligvis ikke bra nok. Det er viktig, med en såvidt vital del som en canopy, at dette blir utført helt etter boka. Maskinen burde vært grounded til reparasjonen var gjort profesjonelt. Det er heller ikke rapportert til meg om dette. Sign. Flytryggingsleder.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Alle slike skader bør rapporteres og reparasjon gjennomføres snarest etter boka. Det er nok viktig også at sikkerhetsstropp blir brukt. Dette bør legges i sjekkliste. Denne hendelse kunne vært unngått om reparasjonen ble utført slik den skal. Midlertidige utbedringer vil lett kunne feile. Flytryggingsleder.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Gode rutiner for rapportering av hendelser og teknisk problemer er viktig. Bruk av gule/røde sider i flyets loggbok sammen med f.eks. MyWebLog anmerkninger sikrer at riktige personer får informasjon slik at denne type hendelser kan forhindres.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen

2020-09 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	30.05.2020	
Sted:	ENSO Stord/Sørstokken	
Sportsflytype og modell:	Dynamic. WT9	
Motor:	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 405	Antall starter: 713
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 17	Antall starter: 25
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 9:45	Antall starter: 11
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 344	Antall starter: 612
Flygingens art:	VFR	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	CAVOK	

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

Tur med FPL fra ENSO - ENBR lørdag 30.05.2020 ca. 12:00 UTC. Ved utflyging ENSO til vi kom ut av TIA og frekvensskifte til Norway CTR. fungerte radioen normalt. Da Norway CTR ba oss skifte kanal til Flesland TMA, ble displayet i svart. Det ble forsøkt og skru radionen av og på. Uten at det ga noe resultat. Det ble da satt sqawk 7600. Og satte kursen tilbake mot ENSO. Ble vi kalt opp av Norway CTR. Det viste seg at radioen var på sist brukte frekvens. Vi ble informert om annen trafikk rundt ENSO. Som var langt unna, så vi kunne gå trygt tilbake og lande.

Vi valgte å kansellere videre turen til ENBR. Og leverte ny FPL til ENHA. Som vi åpnet på telefonen med NOTAM før avgang ENSO. Vi valgte å benytte reserve-radioen. Det var ved oppkall til Norway CTR, og da vi fikk ny sqawk kode det ble oppdaget at transponderen fortsatt sto på 7600. Dette ble dessverre ikke oppdaget tidligere pga. sterkt sollys i cockpit.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Ved dager med sterkt sollys bør en være ekstra nøye med å sjekke instrumenter som har direkte sollys på seg.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

OPL støtter fartøysjefens måte å løse hendelsen på. OPL er også enig i at en må være ekstra oppmerksom på hvilken frekvenser og koder som faktisk står i displayene da dette kan være en utfordring under enkelte lysforhold.

I ettertid viser deg seg at radioen har fått en feil slik at den måtte byttes ut.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Tenker denne hendelsen i utgangspunktet er godt løst, med retur til lite trafikkert flyplass samt transponderkode for "lost com"

Backup radio bør plasseres i flyet skal at det kan være mulig å bruke den om nødvendig.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen

2020-10 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	13.06.2020	
Sted:	Bodø	
Sportsflytype og modell:	Jabiru J170	
Motor:	Jabiru 2200	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 202	Antall starter:479
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 17	Antall starter:19
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:14	Antall starter:9
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:32	Antall starter:39
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	0	
Aktuelt vær:	Cavok	

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 fila FPL via ippc og I FLP hadde jeg Bodø som alternativ. Siden en må vente en halvtime hadde jeg god tid til å gjøre klart flyet.

Tanka opp fulle tanker. Tok en siste runde rundt flyet. Før jeg satte meg i flyet tok jeg en siste sjekk av tank lokk. Det så greit ut. Fyra opp maskina. Meldte blindt til R traffic. Og tok av på 20 med venstre sving ut. Meldte meg inn på ATC. Ruta hadde jeg lagt inn mot ctr'en til Bodø og langs kysten ned mot Sandnessjøen.

Når jeg hadde kommet mitt utpå havet i 3500 fot så jeg at det hadde minka veldig med drivstoff på Høyre tank. Syntes det var merkelig. Flyet stod da ikke så skjevt da jeg toppa tankene. Her var noe som ikke stemte. Jeg skjønnte fort at jeg mister fuel. Gjorde noen vurderinger og bestemte meg for å ta kontakt med Bodø. Sendte og kort melding til de i reisefølge så de ikke skulle lure hvor jeg ble av.

Kalte opp Bodø. Forklarte situasjonen og spurte om jeg kunne få komme til de å lande. Da svarte hun, selvfølgelig kan du det. Kort etterpå spør hun. Har du nok fuel til å nå inn til flyplassen. Det hadde jeg, venstre tank var full. Landa trygt på 07. Hun i tårnet og vaksjef var bare så i imøtekommende. Hun i tårnet hadde satt i gang undersøkelser. Fikk over radio høre at der var funnet drivstoff på Stripa på R men ingen tanklok.

Etter å ha landa trygt på Bodø kom vaksjefen etter med bil for å høre om jeg trengte noe assistanse.

Der var også folk fra reisefølge som snudde og kom ned for å bistå meg. Også var der folk fra reisefølge på Bodø. Folk var bare så fantastiske å hjelpsomme.

Ringte operativ leder i klubben og informerte om situasjonen. Kom med ett forslag at jeg foretar en taxing i høy fart og at vaksjef kjører bak. Det syntes OP var en lur ide og støttet meg i det.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Må ha vært uheldig da jeg satte på tankloket (vingetanker). Lokket var på plass og det var tilskrudd.

Lokket består av to deler og med gummi o-ring. Når de to metalledene presses mot

hverandre utvider o-ringen seg og tetter. Satte lokka på skikkelig og skrudde hardere til. Foretok en high speed taxing med vaktsjef kjørende bak. Han kunne ikke se noe. Da konkluderte jeg med at det var tankloket som lakk. Hvis ikke tankloket er tett skapes der ikke trykk på tanken. Den tanken som får trykk presser bensinen inn i tanken som ikke har trykk. Dermed vil bensinen renne ut. Der går 3 x 3 slanger ned til en header tank bak setene. Tok av på 07 og kom opp i 1500 f alt virket normalt. Har tanket 3 ganger etter det skjedde og ikke hatt noe mer problemer. Fløy videre hjem til A på Søndagen uten mer problemer etter fylling.

Utfordring med høy vinga fly når tankene er koblet sammen er at man kan risikere å tømme den ene tanken vist den ene tanken lekker. Hadde man hatt en høyre venstre velger slipper man å risikere å miste fuel.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

FL egen vurdering er forenelig med fartøysjefen. Fartøysjefen skjønnte etter en tid at drivstoffmengden på tanken/ene minket i et tempo som tilsa at det måtte være en lekkasje. At fartøysjefen da vurderer Bodø som den nærmeste og beste plassen å lande, støttes av FL etter å ha fått høre hele historien muntlig. Piloten beholdt roen, tok kloke valg og konsentrerte seg om å fly flyet.

Risikoen for å miste drivstoff ved utett eller manglende påfyllingslokk er stor på fly med vingetanker pga undertrykket over vingene. Dette kan raskt tømme tankene. Her ville jeg lagt inn kontroll av påfyllingslokkene på DI sjekkliste og en egen sjekkliste for drivstoffylling for å minimere risikoen for slike hendelser.

OPL. Ikke noe å tilføye. Detaljert beskrivelse og relevante forslag til tiltak fra både FS og TL

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Støtter klubben operative ledelses uttalelse

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen

2020-11 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	18.06.2020	
Sportsflytype og modell:	Flight Design CTSW	
Motor:	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer:1070	Antall starter:3520
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:30	Antall starter:119
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:22	Antall starter:103
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: ca 300	Antall starter: ca 2000
Flygingens art:	Oppflyging utvidelse fra PPLA	
Materielle skader:	Knekt/bøyd venstre siderorspedal pilotside	
Aktuelt vær:	Cavok 22 grader, svak SV vind (ca 2-4 kts)	

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.

HENDESESFORLØP

Under følger først elevens egen opplevelse av hendelsen, deretter følger instruktør/fartøysjefs opplevelse av hendelsen. De to beskrivelsene er i all hovedsak like men med litt ulik oppfatning av hvordan hendelsen skulle takles.

ELEVENS BESKRIVELSE:

Oppløp og bakgrunn

Undertegnede, mann, tidligere PPL, inaktiv i 25 år, begynte å fly igjen i des. 2019
Totalt logget PPL ca 180 timer, og 16:15 timer sportsfly, CTSW

Uthvilt og i god form, kjørte jeg til Lista Flyplass, ank ENLI 14:10. Møtte pilot, som signerte ut flyet etter DI var gjennomført.

Satt meg inn i Notam, værforhold mm, og fløy solo med LN-Yxx fra kl 1600 til kl 1645.

Trente litt 8 tall, stigende og glidende svinger, samt sakteflyving.
Utførte 3 landingsrunder med glidelandinger, la inn 3 avbrutte take-off's, og en go-around. (avbrutt landing)

Ang. avbrutt landing, med go around; - pga svak og noe variabel cross wind, kombinert med høy temperatur, så vurderte jeg det som best å gå opp igjen.

Totalt 7 landinger, og følte jeg hadde god kontroll, fløy koordinert, og var klar for oppflyving. Instruktør ankom ca kl 1800, og jeg ble briefet om øvelser som skulle gjennomføres, og hva kravet var.

Alt forløp greit, merket at flyet trengte mer hastighet enn normalt pga varmt vær, og flau crosswind, som endret retning til lett tailwind i siste landing.

Roterte på rett under 50 knots, mot normalt 40.

Standard flaps 15 grader.

Landingene mine var dårlige, ukoordinerte og jeg kom for høyt hver gang ifht merkelandinger, både med og uten motor.
Muligens pga svak motvindskomponent, som jeg ikke har trent på.

Hendelsen skjedde ca. kl 1930, med glidelanding, og jeg vurderte at alle parametere stemte greit.

Throttlet av abeam merket, trimmet til 60 KTS, satte 15 gr flaps, descent 500 ft/min, turnet base 750 ft agl (QFE), final 500 ft, og så at jeg igjen var høy.

Valgte 40 gr flaps for å øke gjennomsynk.

Kom inn skjevt på CL, og sloss litt med vinkelen på senterlinjen.

Hastighet ca 45 kts, synkende.

Høyre hjul tok nedi, og flyet vred seg mer mot høyre. Jeg gav venstre sideror.

Jeg ville gå rundt (Aborted ldg), men flyet var nesten utstallet.

Fikk trykket gassen delvis i firewall, men ikke helt.

Jeg så at vi gikk skrått ut, og jeg prøvde å si «du fly» til instruktør / kontrollant

Her er det snakk om små sekunder, og alt gikk fort, men instruktør gjenvant kontrollen da jeg slapp sideror og stikke.

Det var nokså kaotisk, og jeg ble oppmerksom på at flaps måtte opp fra 40 til 15 gr, og at gass måtte i torpedoveggen.

Oppflyvingen ble selvfølgelig avblåst, og vi landet 1 gang til, men jeg var ikke kompetent til å fly mer denne dagen.

Ved taxing, merket jeg at venstre siderorpedal var bøyd, sannsynligvis fordi begge trykket motsatt ror, og at pedalen «gav etter» for stress på sveis.

Ved debrief, gjennomgikk vi hva som var galt, og ble enige om at jeg skulle ha demonstrasjonsrunder med instruktør på utflating og setting før jeg igjen går solo og trener på landinger.

Erkjenner å måtte fokusere mye på stabiliserte approacher, som var tema i sikkerhetsforum. Spesielt med hastighet på base leg og utflatingen på finalen i varmt vær, med vind endrende fra lett cross til tailwind.

Bør også stresse det å rette mitt fokus på å ta opp flaps, for å bryte løft i touch-down.

FARTØYSJEFEN/INSTRUKTØRENS BESKRIVELSE:

Oppflyging/utvidelse av elevens rettigheter var avtalt denne kvelden. Eleven fløy solo før IK1 ankom. Det er undertegnede som har vært elevens instruktør under hele «konverteringstiden»

Når det gjelder innledningen til hendelsen så tiltres elevens beskrivelse.

Da flyet tok nedi med høyre hjul var retningen noen grader til høyre for senterlinja. Eleven hadde satt 40 grader flaps da han som nevnt kom litt høyt inn i forhold til merket.

Flyet var så godt som helt utsteilet da hjulet tok nedi. Flyet dreide ytterligere mot høyre og eleven bestemte seg for å gå rundt. Samtidig som eleven gav gass trykket han venstre pedal og trakk stikka til seg.

Jeg oppfattet det som at eleven ville rette opp flyet samtidig som han ville vinne høyde. Som

instruktør har jeg alltid høy beredskap under landing ved at jeg har hånda løst rundt stikka og begge beina løst på pedalene for å kunne reagere raskt dersom noe uforutsett skjer. Vi hadde snakket om at jeg under landingene (og noen andre øvelser) ville ha slik beredskap og at eleven ikke måtte oppfatte dette som om han gjorde noe galt,- det gjøres kun for å spare tid hvis jeg må gripe inn. Vi har også under opplæringen vært tydelige på hvem som flyr ved å kommunisere dette (jeg flyr/du flyr)

Da jeg merket at flyet dreide ytterligere mot høyre ved kontakt med rullebanen så tok jeg over kontrollene. Høyre vinge var lavt og da eleven brukte venstre pedal lå vi nærmest i en sideslip stilling og flyet var ukoordinert. Jeg merket at eleven trakk stikka tilbake og jeg motvirket det ved å skyve stikka fram.

LNy ville ikke klart en utklarting med stikka tilbake med 40 grader flaps, så å si utsteilet, lav høyre vinge og med venstre sideror inne. Her skjedde ting fort og min tanke var å få flyet i fartsretningen og flate ut i den høyden vi hadde (veldig lavt) for å unngå steiling og for å bygge fart. Flyet har AOA varsling både med lyd og lys. Alle røde piler lyste og varseltonen peip.

Jeg trykket hardt høyre pedal samtidig som jeg førte stikka frem. Jeg hørte at eleven sa noe men oppfattet ikke hva han sa. (Etterpå fikk jeg vite at han sa Du flyr) Jeg kjente at jeg umiddelbart ikke fikk trykket inn høyre pedal før eleven slapp begge kontrollene. Jeg sa noe sånt som «Jeg har han» men da hadde eleven allerede sluppet kontrollene. I en kort periode trykket eleven hardt venstre pedal og jeg samtidig hardt høyre og det var da venstre pedal på elevens side gav etter.

Jeg fikk kontroll på flyet, gav full gass og beholdt høyden før flapsen gradvis ble redusert. Flyet har elektrisk flaps og motoren bruker noe tid mellom de forskjellige trinnene.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

I ett eller to sekunder var vi begge på kontrollene med motsatt intensjon før vi fikk kommunisert hvem som fløy. Jeg var på kontrollene før det ble kommunisert hvem som fløy. Det er min oppgave å til enhver tid gjøre det helt klart dersom det er et bytte av hvem som flyr flyet. Ikke minst er det viktig i en slik kritisk situasjon som dette utviklet seg til. Imidlertid ble hele min kapasitet i de første sekundene brukt til å få kontroll på flyet og kommunikasjonen oss imellom kom litt for sent.

Jeg har tenkt igjennom og vurdert om jeg burde grepet inn tidligere. Imidlertid har eleven tidligere vist veldig god vurdering og håndtering av go around situasjoner. Det som gjorde denne hendelsen spesiell og som kom overraskende var den ytterligere høyredreiningen flyet fikk da hovedhjulet tok nedi og at eleven dro stikka til seg.

Bilder av den bøyd pedalene:



KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTAELSE

Fartøysjef er OPL og FL.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Umiddelbar og klar kommunikasjon ville ha unngått at begge var på kontrollene samtidig et kort øyeblikk. FS ansvar.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTAELSE

Viktig å trene "på bakken" hva som skal gjøre i en slik situasjon – My Controls/Your controls. FS/Instruktør håndterte dette bra under omstendighetene.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen

2020-12 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	09.07.2020	
Sportsflytype og modell:	Aerospool- Dynamic WT-9	
Motor:	Rotax 912 ULS	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer:856:20	Antall starter:2095
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:66:00	Antall starter:219
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:41:00	Antall starter:115
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:707:10	Antall starter:1779
Flygingens art:	Skoling/instruksjon	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Sol- lettskyet 3/8 cu. Vind: variabel Nord/nord-øst 4-5 knop. Temperatur : ca +16c.	

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

Vibrasjoner etter landingstrening med «Touch And Go»

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

-Etter å ha fløyet skoling i ca 45 minutter i lokalområdet med diverse svingøvelser i 2000-3500 FT, returnerte vi til ENXX for å avslutte flytimen med landingsrunder («Touch And Go» T&G) på left downwind bane 33 .

Den første landingsrunden ble gjennomført som en avbrutt landing med en påfølgende «Go Around».

Landingsrunde nummer to ble gjennomført normalt, med en vanlig «T&G» , før vi igjen fortsatte inn på en ny landingsrunde med en ny «T&G», da med ett annet fly som hadde kommet inn i landingsrunden sammen med oss. Landingen foregikk her også normalt, men på utklatringen, før vi hadde passert terskel i baneenden, så starter det en vibrasjon i flyet/motoren, med påfølgende svinn i motoreffekten som medførte vesentlig dårligere vertikal klatrehastighet, vi var da i ca 250-400 FT AGL.

Meldte da nødmelding på radioen om «engine-failure» og at jeg ville nødlande eller vurderte å returnere tilbake å lande bane 15. Det andre flyet i landingsrunden valgte da å avbryte sin «final approach» og svingte så ut og vekk fra plassen for å gi oss plass for å lande.

I mellomtiden klarte vi å komme oss opp i 500-600 FT AGL og valgte da å svingte ut til høyre inn mot vinden og mot fallende terreng, fikk da banen i syne, og registrere at vi fortsatte med noe «positive Climb» og fikk fortsatt opp til ca 700 FT AGL, fortsatt med vibrasjoner, vurderte da videre at det kunne gå med en avkortet høyre downwind bane 33 , trakk så av motor ned til tomgang da jeg så jeg ville komme trygt inn igjen på banen, (på tomgang gikk motor tilsynelatende normalt) og fikk gjort en «normal landing»..

Etter landing gikk motor normalt under vanlig taxi tilbake til hangar.

Fartøysjefen mening læring

Viktig å alltid ha et bevist forhold til nød prosedyrer i alle faser av flygingen, såvel i en normal

avgang eller som i dette tilfellet på en «T&G», med det hele tiden å være seg mentalt innstilt på at slike situasjoner kan oppstå når en minst venter det.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTAELSE

Det ble besluttet å gå igjennom forgasere og fuelsystem etter hendelsen. Vi fant ingen mangler men besluttet likevel og bytte ut forgassere til helt nye. Fuelsystem ble gjennomgått uten unaturlige funn. Alle filtere var helt rene. Motor går som normalt og besintrykk er også som normalt. Det ble heller ikke funnet vann i besinen.

Operativ leder berømmer fartøysjefen for snarlig å fly mot synkende og landbart terreng, som er motsatt av normal landingsrunde. At annen trafikk ble opplyst om problemene er også veldig bra i en stressende situasjon. OPL mener det var en klok avgjørelse å fortsette runden da motorkraften var tilstrekkelig til dette.,

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Da det ikke er funnet feil på maskinen i ettertid er det vanskelig å komme med en god anbefaling, En mulighet hvis delevis tap av motorkraft skulle oppstå, så kan det være lurt å forsiktig dra throttle tilbake for så å gi sakte på igjen for å se om kraften kommer tilbake.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTAELSE

støtter klubben operative ledelses uttaleser

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen

2020-13 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	01.08.2020	
Sted:	8000 ft over fjellet nær Haukeli	
Sportsflytype og modell:	Aeroprakt A22L	
Motor:	Rotax 912 ULS (780timer)	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 575	Antall starter: 1042
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 16:47	Antall starter: 23
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 11:12	Antall starter: 15
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 338	Antall starter: 470
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	Ingen utover eksosrøret	
Aktuelt vær:	CAVOK	

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

På tur over fjellet fra ENUL til ENJB, etter ca 80 min flytid hører jeg plutselig at motorlyden blir markant kraftigere, og det er tydelig at noe ikke er som det skal være. Reduserer turtallet til ca 4700 for å vurdere situasjonen. Høyden var da like over 8000ft (3700ft AGL). Vi hadde 82nm igjen til bestemmelsesstedet. Foran oss til høyre, hadde vi Rauland innenfor glidedistanse.

De tre nærmeste flyplassene var Dagali, Fyresdal og Notodden. Dagali var marginalt nærmere, spesielt vindretningen tatt i betraktning.

Etter å ha lyttet litt på motoren, prøvd ulike turtall og studert motorinstrumentene, ble konklusjonen at vi ikke trengte å lande umiddelbart, men burde sette kursen mot nærmeste flyplass. Lyden på tomgang var umiskjennelig fri eksos, utfra det jeg kunne høre, fra en sylinder.

Alle 4 EGT var like, oljetrykk, vann og oljetemp var normale. Motoren gikk jevnt og trakk som den skulle.

Vi vurderte brannfaren, men kom til at det ville være tryggere å fly til en flyplass med redusert turtall, enn å prøve å ta oss ned fra fjellet og finne et jorde å lande på.

Etter at kursen var lagt om til Dagali, ga jeg beskjed til Norway Control om motorproblemet og at vi hadde satt kursen mot Dagali som da lå 37nm foran oss. De oppga etter hvert et tlf nr og ba oss om å ringe etter ankomst slik at de kunne trappe ned beredskapen. Vi ankom Dagali uten ytterligere problemer uten merkbar eksos eller svidd lukt i cockpit.

Det viste seg å være et eksosrør som var tvers av(se bilde).



Vi fikk rask og kyndig hjelp med sveising av eksosrøret av mekaniker hos Dagali Opplevelser som har gocartbane på plassen, hvorpå vi fløy hjem uten problemer.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Eksos detaljer er ekstremt utsatt med høy temp og viktig å sjekke. Pass også på at det ikke er unødig vibrasjoner i motor.

Berømmer fartøysjef for en riktig vurdering!

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Som eier er jeg litt usikker på om dette skulle vært oppdaget på siste årlig? Visuell inspeksjon av eksosanlegget viste ingen tegn på tretthetsbrudd ved årlig ca 10,5 flytimer før hendelsen. Det er ikke vanlig med sprekktesting av slike komponenter på sportsfly.

Resten av eksosanlegget vil nå bli inspisert nøye før videre flyging.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

støtter klubbens operative ledelses uttalelse

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen

2020-14 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	23/7-20	
Sted:	Maarud	
Sportsflytype og modell:	Savannah MPX 740	
Motor:	Rotax 912 UL	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 433:15	Antall starter: 1823
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 9:00	Antall starter: 37
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 5:35	Antall starter: 19
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 4:00	Antall starter: 11
Flygingens art:	Utsjekksflyging	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Cavok	

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

Hendelsen skjedde på vei fra Kongsvinger til Sørby / Kløfta. Vi passerer ca 2 nm vest av Maarud i 1500 ft da plutselig cockpit blir fylt av varm vanddamp. På et øyeblikk er sikten i cockpit lik 0 pga dugg som legger seg på vinduene. Jeg må konsentrere meg om å fly flyet, samtidig som vi får åpnet luftelukene i dørene. Etter ca 30 sekunder forsvinner duggen. Nå stiger kjølevannstemperaturen raskt og jeg bestemmer meg for lande så fort som mulig. Jeg svinger øyeblikkelig tilbake til Maarud, og etter en rask nedstigning foretar jeg en kontrollert nødlanding på bane 01.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Årsaken til hendelsen viste seg å være at en av vannslangene fra radiator hadde løsnet. På denne flytypen sitter radiatoren bak cockpit. Slangen fra radiator til motor går inne i skroget og vil derfor ikke være synlige ved daglig inspeksjon. For å komme til må det åpnes en luke på undersiden av skroget.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

En slik hendelse kan fort få dramatiske konsekvenser hvis det skjer i lav høyde, ved avgang eller landing. Uansett må det foretas en nødlanding for å unngå overoppheting av motor. Disse slangekoblingene bør nok sjekkes og ettertrekkes med jevne mellomrom.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Større fokus på ettertrekking / sjekking av slangkoblinger, for eksempel hver 25 timer?

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

støtter klubbens operative ledelses uttalelse

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen

2020-15 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	09.08.20	
Sted:	ENxx	
Sportsflytype og modell:	Dynamic WT-9	
Motor:	Rotax 912	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer: 86:05	Antall starter: 335
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer: 18:40	Antall starter: 29
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer: 2:05	Antall starter: 4
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer: 67:00	Antall starter: 245
Flygingens art:	Solo	
Materielle skader:	Nei	
Aktuelt vær:	Pent, stille	

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

Kort om hendelsesforløpet!

Jeg kom inn fra Nordvest etter en tur i Telemark. Jeg befant meg da ca. over Modum med kurs for Hokksund da jeg forsto at jeg befant meg i TMA.

Jeg foretok en rask nedstigning til tillat høyde og holdt den til jeg begynte innflyvningen til ENHS.

Jeg ringte Avinor kontrollsentral på Røyken rett etter landing for å informere de om hva/hvor som hadde skjedd.

Beklager sterkt at jeg ikke fulgte bedre med og korrigerte høyden min tidligere.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Jeg må bli flinkere til å holde flyplanen min!

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Klubbens operative leder ble gjort oppmerksom på hendelsen 18.08.2020 via klubbens Leder.

Klubbens leder hadde blitt kontaktet av Avinor 09.08.20 og gjort oppmerksom på at LN-xx fløy i TMA uten klarering. Vår leder kontaktet etter landing fartøysjefen som på oppfordring kontaktet Avinor.

Fartøysjefens oppfattelse av hendelsen er ulik fra det Avinor har oppfattet og informert

klubben om.

I forbindelse med samtale med fartøysjefen dukket det opp mistanke fra operativ leder om at flygebevis var utløpt. På direkte spørsmål ble det svart at dette var gyldig til oktober. NLF har bekreftet vår mistanke om at flygebeviset var utløpt på aktuelt tidspunkt.

Gjeldende fartøysjef har vært innblandet i flere tilsvarende hendelser tidligere, og har blitt irettesatt og veiledet gjentatte ganger på dette.

Dette viser meget dårlig holdning i forhold til regler og rutiner og vi ber NLF gjøre en vurdering for hva som bør gjøres videre.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Som er minimum bør ny oppflyging og samtlige teorieksamener utføres før flygebeviset kan fornyes.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Gjentagende luftromskrenkelser samt flyging uten gyldige rettigheter krever oppfølging. Se tilråkning.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

Seksjonen (administrasjonen) bør følge opp denne saken i forhold til regelverket.

2020-16 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	15.08.2020	
Sted:	ENxx	
Sportsflytype og modell:	Pipistrel Alphatrainer	
Motor:	912	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer:58t10min	Antall starter:241
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:5t35min	Antall starter:25
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:5t35min	Antall starter:25
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:5t35min	Antall starter:25
Flygingens art:	Privat/trening	
Materielle skader:	Hjul,nedre hjulfeste,propell mulig meir.	
Aktuelt vær:	Pent god sikt	

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

Har siste dagane hatt flygetrening for utsjekk på dette flyet. Etter utsjekk i dag var eg klar. Fortsett på touch and go trening. Kom inn for ny landingsrunde rwy24, låg jamnt på 55kts 2 hakk på flaps.Rett før landing mista eg litt løft, bakhjula kom nedpå litt hardt,nasehjulet enda hardare noko som gjorde att hjulet smalt/revna og dempar botna. Flyet spratt opp igjen fikk løft, kom sopas høgt opp att eg ikkje tørte fortsette landing, ga da full gass.Deretter forstod eg att propell måtte vere skada. Fikk stikka fram for å bygge fart da måler bere hadde 35kts klarte tilslutt å få opp nok fart og høgde til å sende may day over radio.Fikk til ei kontrollert sluttlanding mot enden av rullebane.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

For hard landing og svekka dekk.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Aktuell metar viser at forholdene var godt egnet for den pågående landingstrening og selv om piloten har relativt lavt erfaringsnivå generelt og på flytypen, er det ikke grunn for å hevde at værforholdene ikke var egnet for denne flygningen.

Hard landing kan skje med alle og motvirkes ved å være årvåken, konsentrert og søke perfeksjon gjennom hele landingsrunden.

Når først denne landingen ble hard, med den konsekvens at propellen ble skadet, mener jeg ut fra beskrivelsen til piloten at alt ble gjort for å hindre større konsekvenser.

Piloten utførte korrekt prosedyre for å avbryte landingsforsøket, men opplevde da en ny situasjon da propellen var skadet. Piloten klarte å tenke rasjonelt, forholdt seg til grunnleggende lærdom i aerodynamikk (beholde løftet) og utførte en vellykket nødlanding.

Det kan være forskjellige årsaker til at propellen ble skadet og dette er noe som bør undersøkes av teknisk personell.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Være fokusert og hele tiden søke perfektjon spesielt i landingsrunden. Sjekk at dekk og lufttrykk er i henhold til spesifikasjon med jevne mellomrom.
Vi kan også lære av denne hendelsen hvor viktig det er å være forberedt på det uventede.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

FTU støtter operative leders uttalelse.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

Sett i lys av alvorlige hendelser relatert til utsjekk det siste året, så er FTU tilråding at Sportsflyseksjonen vurderer å se på rutiner rundt utsjekk for å se om systemet har svakheter i forhold til f.eks. standardisering, instruktør kompetanse eller "recency".

2020-17 - Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Sportsflytype og modell:	JABIRU. 450 calypso	
Motor:	Jabiru	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer:	Antall starter:
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:	Antall starter:
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:	Antall starter:
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:	Antall starter:
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:		
Aktuelt vær:		

Hendelsesrapport vedr. JABIRU. 450 calypso på amfibiske puddle jumper flottører.

Undertegnede har I etterkant av hendelsen blitt forespurt å uttale meg om hendelsen vedr landing med et sjøfly v type Jabiru.

Hendelsen forløp ansees å være udramatisk. Undertegnede ba fartøy eier og pilot om å sende inn rapport på hendelsen, utover dette hadde jeg ingen bemerkninger.

Undertegnede hadde påbegynt sjøfly trening med Eier av fly, som var i besittelse av sportsfly bevis.

Det ble utført noen justeringer på flottører mht hjuloppheng i samsvar, ellers skulle alt være i orden med flottørene.

Teknisk loggbok ble signert rett før flyturen uten anmerkninger.

Takeoff foregikk helt udramatisk og flyturen inn i fjorden hvor det var nesten vindstille foregikk også udramatisk. Første sjølanding ble utført og forløp som en perfekt landing.

Flyet dreide litt til styrbord ved siste del av landing etter touchdown ellers udramatisk, vi fortsatte å takse på vannet, etter et par hundre meter oppdaget jeg at styrbord flottør lå lit lavt i vannet, piloten økte på med motorkraft men det var ikke nok til å få noe fart på vannet og vi forandret kurs mot land ca 300 meter. Nærmere land lå flyet noe tyngre i sjøen og vi fortsatte å taxte mot land, som hadde en noe bratt steinlagt strandlinje ved siden av et båthus.. Ca 2 meter fra land hoppet undertegnede ned fra flottørene styrbord side og svømte 2-3 tak for å komme i land, dette da flyet begynte å lene seg til styrbord side, og jeg tenkte det var best å få vekten bort fra styrbord side. Piloten spaserte i land på fra babord flottør.

Fly eier foretok en perfekt landing på sjøen men ved taxing begynte bakre del av flottørene å ta inn vann slik at det ble for tunge og la dypere i vannet. Det var likevel nok oppdrift i fremre del av flottørene.

Flyeier stod selv for berging av flyet med Lekter og taubåt etter som han driver et taubåtfirma.

Teknisk leder var med på bergingen. Ved inspeksjon av flottørene ble det oppdaget hull på kanten av steppet, og glassfiber veggen bak steppet var myk som våt kartong.

Det så ut som en tidligere reparasjon hadde funnet sted som ikke var tilstrekkelig utført. Dette var i så fall godt kamuflert under hvit maling?

Konklusjon. Mulig tidligere reparasjon ikke var sterkt nok utført hvor limingen på steppet sprakk opp under touchdown på vannet.

Jeg kunne ikke finne slik hendeshistorikk i loggboken fra tidligere, men fikk i etterkant høre fra andre at flyet en gang hadde en hjul opp landing på Jæren gressbane.

Videre har andre også sagt at X også skal ha hatt en touch and og med hjul opp, men dette har han aldri bekreftet.

Det var i midlertid ikke tegn til skade på flottørene før flygingen fant sted. Og mest sannsynlig en eldre skade som har vært utilstrekkelig reparert.

2020-18 Standard hendelsesrapport til Sportsflyseksjonen

Hendelsesdato:	1.10.2020	
Sportsflytype og modell:	Rans S6	
Motor:	Rotax 582	
Pilotens totale sportsflyerfaring:	Antall timer:240	Antall starter:780
Pilotens flytimer siste 90 dager:	Antall timer:40	Antall starter:120
Pilotens flytimer siste 30 dager:	Antall timer:15	Antall starter:41
Pilotens erfaring på flytypen:	Antall timer:199	Antall starter:610
Flygingens art:	Tur	
Materielle skader:	Ingen	
Aktuelt vær:	Pent	

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 gjentakelser.

HENDELSESFORLØP

Normal avgang fra Starmoen sør mot Haslemoen. Mistet gradvis motorkraft ca. 3 NM nord for Haslemoen. Utførte en udramatisk førevarslanding på jorde.

FARTØYSJEFENS MENING OM ÅRSAKEN

Stempelringer på ene sylindere gått i stykker, mistet kompresjon og motorkraft. Motor har gått ca. 800 timer og burde ha vært tatt opp for å sjekke stempler/stempelringer i god tid før dette.

KLUBBENS OPERATIVE- ELLER FLYTRYGGINGSLEDERS UTTALELSE

Periodisk vedlikehold har blitt fulgt iht. fabrikantens anbefalinger, men flyet ble tatt over med antatt gangtid 6-700 timer, og motor har siden blitt flytt ca. 200 timer.

EVENTUELT FORSLAG TIL TILTAK FOR Å UNNGÅ SLIKE HENDELSER

Følge motorfabrikantens 300 timer TBO samt periodisk inspeksjon av sylindere og stempelringer (50 timer).

FLYTRYGGINGSUTVALGETS UTTALELSE

Støtter forslag til tiltak over.

FLYTRYGGINGSUTVALGETS TILTAK

ingen