

Flytryggingrådet Mikroflyseksjonen

2005



Dato	Sak nr	Reg. LN-Y	Flytype	Hendelse	Mottatt dato	Skader på personer	Skader på materiell	Ferdig behandlet FTR	Strakstiltak	Konklusjon / Merknader
6,09	09/05	JH	Rans S-6	Motorstopp under instruksjonsflyging med påfølgende nødlanding på jorde	15,09	Ingen person skader	Motorskjering, knekt propell, et par rør i skroget bøyd, alle hjulben bøyd/knekt, dukskader på vingetipper, noen transportskader på duken (under transport vekk fra skadestedet).			FTR påpeker hvor viktig det er å trene nødlandinger uten motor. Vurdering av vindforhold og egenet landingsområde, obstruksjoner i luften(linjer) og hindere på bakken må innprentes under enhver flyging med instruktør, slik at dette blir en naturlig del av underbevissthetens arbeid under alle flyturer. Det er imidlertid også meget viktig at tekniske feil ikke inntrer som følge av manglende olje/bensin eller vedlikehold, da dette er faktorer vi rår over selv.
2,08	08/05	BX	Trike - Main Air	Motor skar seg 1 minutt etter TO.	12,09	Ingen person skader	ingen - utover at motor skar seg			Motor og fly har gått kun 150 timer siden 1986, og det opplyses at det var 10 timer siden siste overhaling. FTR påpeker at motor skal sjekkes hver 3 mnd. eller ved oppnådd gangtid i flg. fabrikkens vedlikeholdsbeskrivelse. Dette er viktig ved motorer som brukes sjelden eller er lagret lenge i perioder mellom flyging.
7,09	07/05	PW	Bidlum/Chronos	Steiling etter Take-off med Trike	15,09	Fartøysjef : Kompresjonsbrist i to ryggvirvler og muskelstrekk i rygg, Passasjer : Skrubbsår høyre fot	Vinge: Bøyd kjøll og rifter i seilet, Cosmos Trike: Begge hjullegger brukket, ett punktert dekk, bøyd forhjulgaffel og knekt setebøyle			Det er fartøysjef sitt ansvar å sørge for at alle operasjoner skjer i henhold til POH. (Pilots Operating Handbook) Viktige data som gir korreksjon for flyets ytelser ved ulik høyde og temperatur må følges. Teknisk skal det ikke være tvil om at fartøyet er 100% i orden. Det vil si at remmer i drivsystem osv. ikke skal slure. Er du i tvil - er det IKKE tvil! Flyging med passasjer krever spesiell aktsomhet fra fartøysjef, og ulykker MÅ ikke inntrøffe som følge av at basis kunnskap ikke utvises slik som i denne ulykken.
19,08	06/05	OB	Challenger	Føre-vars-landing endte i havari	8,09	Kompresjonsbrudd i rygg	Flyet er alvorlig skadet og blir trolig kondemnert.			Dette er en alvorlig hendelse som FTR og seksjonen bør drøfte inngående før konklusjoner eller anbefalinger kommer ut.
23,07	05/05	IV	Rans S-12	Utsjekk av elev på ny flytype. For lav hastighet på finale med gjennomsynk og utsteiling førte til hard landing hvor flyet skjærer ut og treffer et fly på holding.	12.aug	Elev brakk venstre underarm, ingen skade på fartøysjef.	Bøyd venstre vingestag, bøyd nesehjulslegg, bøyd høyre vingetip, knekt høyre hjullegg. I tillegg er det brukket en del rør i kabinområdet	#####	Operativ leder vurderer tiltak overfor instruktør/fartøysjef	Under instruksjon er det instruktør som er fartøysjef. Følgelig er han ansvarlig for at flyging utføres på en sikker og forsvarlig måte. Elever er ikke ferdig utdannede piloter, men trenger hjelp, støtte og en årvåken instruktør ved sin side under hele flygingen. Instruktører må være seg dette ansvar bevisst, og hele tiden ligge i forkant av utviklingen. Denne ulykken viser hvor fort det går galt dersom man ligger etter på powerkurven. Likeledes er det farlig hvis man havner bakpå mentalt når det gjelder å oppfatte elevens evne til å reagere riktig på kommandoinput når ting tukler seg til. Klubbens Operativ leder anbefaler i rapporten å "legge på hastighet" for å øke sikkerhetsmarginene. FTR er ikke enige i dette. Flyet skal flyes i henhold til håndboken med hastigheter som oppgitt der. Ved spesielt vanskelige forhold som lav kveldsol/motlys kan marginene økes noe, men husk at man vil møte sine egne avgjørelser i den andre enden under oppbremsing på korte baner. Basis kunnskap sier at man etablert på finale styrer høyden med motorpådrag og hastighet med høyderor. Dette må Operativ leder sørge for at klubbens instruktører vet og praktiserer.

8,05	04/05	LR	Rans E6 ESTD	Den høyre hjulleggen knekker etter normal landing	20,05	Nakkesmerter på passasjer, ingen på fartøysjef	Brukket hjullegg, bakre høyre vingebjelke bøyd	#####		Fartøysjef og KAF/Skolesjef bemerker at hendelsen skyldes tretthetsbrudd i hjullegg etter ca. 2200 landinger. FTR påpeker at det under årlig inspeksjon /årskontroll må gjennomføres nøye kontroll med komponenter, og spesielt struktur som er utsatt for stadige bøyelaster under normal bruk, samt i alle kontrollsystemer. Våre fly har mange deler i aluminium, og det er en kjent sak at dette materialet er utsatt for tretthetsbrudd etter et visst antall bøyninger. FTR vil sammen med fagsjef of havarikommisjonen i seksjonen vurdere tiltak som kan sikre at tretthetsbrudd oppdages før det fører til hendelser.
19,03	03/05	PZ	Rans S 6	Motorstopp etter avgang ved landingsrunder	5,04	Ingen person skad	ingen som følge av hendelse	#####		Svikt i bensintilførsel antas å være årsak fra klubbens KAF og fartøysjef. FTR påpeker viktighet i gode rutiner basert på fabrikantens vedlikeholdsplan for å følge opp alle deler av fuelsystemet, inklusiv sjekk av at luftinger osv. er åpne og fungerer. Det er også viktig ved landingsrunder på to-taktere å passe godt på motoren, og "kjæle" litt med gassen under innflyging for å hindre at den går seg for kald eller sur.
21,02	02/05	RR	EuroCub	Tap av kontroll under touch-and-go øvelse med instruktør	29,02	Ingen person skad	Store skader på flyets vinger og skader på kropp	#####		FTR påpeker viktighet ved å benytte kjente og på forhånd avtalte prosedyrer for kommunikasjon mellom instruktør og elev. Instruktør har hovedansvar for tildeling av kontroll, og benytter "Your controls" / "du har'n" og "My controls" / "jeg har'n" - Eleven må følge disse instruksjoner "militært" - så får man heller diskutere hendelser og situasjoner etter at landing er gjennomført på trygg måte.
25,01	01/05	OH	Samba XXL	Propellblad separerte under	28,01	Ingen person skad	Skader på understell		Undersøkelser mot fabrikant , samt bekrefte hvilke prosedyrer som er brukt ved montering.	
28,11	17/04	SN	Super Koala	Tippet på nesa under utrull	28,01	Ingen person skad	Propell brukket			FTR påpeker viktighet og ansvar som påligger instruktør om å trene på basis ferdigheter, og ikke bringe inn mer alternative prosedyrer før elev behersker og forstår de ulike faser av manøvrering og kontroll av flyet. Et halehjulsfly skal normalt landes trepunkts og utsteilet. Mestring av posisjonsbedømmelse ved å se ut gjennom sidevinduer er en viktig del av halehjulstrening. Ved vanskelig underlag påligger det instruktør å forsikre seg om at elev har beregnet nødvendige tiltak som følge av underlagets beskaffenhet. Ekstra krav til banelengde, forhold under oppbremsing osv. Denne hendelsen viser hvor viktig det er å fly etter boka og ikke handle impulsivt. "Plan the flight, and fly the plan."
19,11	16/04	SP	Ikarus C- 42	Brennstoff lekkasje i motor	28,01	Ingen person skad	ingen som følge av hendelse		Åge Flatner kontakter Rotax, Fabrikant og importør Tomas Backman er informert Samtlige norske C-42 underrettes. Teknisk sjef i klubbene sjekker angitt sted på brennstoffrør for evt. tegn til begynende tretthetsbrudd.	FTR gir sin tilslutning til rapport fra fartøysjef og skolesjef