

Rapport nr. 16/2020

Fakta:

Dato: 26.08.2020
Type hendelse: Avbrutt slep
Fly: ASK-21/Robin, LN-GHC/LN-DFK
Sted: ENHS
Pilot: Instruktør
Vær: Svak vind fra vest
Antall om bord: 2
Personskader: Nei
Skader på fly: Nei

Hendelse:

Onsdag 26. august 2020 kl 1730 tok jeg av med ASK-21 LN-GHC som FSJ / Instruktør fra Hokksund Flyplass. Foran satt en S-pilot som skulle ha periodisk trening. Vi hang bak LN-DFK og det var bane 28 som var i bruk. Ved briefing før avgang hadde vi gått igjennom nødprosedyrer ved linebrudd. Det var ett av treningspunktene på turen. Fint vær, svak vind fra W. Temperatur ca + 20 C.

Alt normalt i avgang og slep opp til ca. 130 m QFE.
Oppkalt fra DFK, som ble gjentatt, med melding om delvis motorbortfall.
På min ordre løste elev ut, jeg valgte å ta over, elev kvitterte med "Dine kontroller".

Tok kontakt med DFK og avtalte at han hadde prioritet på RWY.
Fortsatte min venstre sving inn mot sikkert område. Holdt kontakt med DFK som nå ikke hadde kraft til å returnere. Noterte hans melding om " Går ned på jordet S av RWY."
Fortsatte venstre turn. Landet RWY 10 på normal måte.

Løp inn i egen bil. Tok med 2 hjelpere, kjørte bort på jordet.
Telefonisk kontakt med 113 under bilturen. FSJ DFK gikk oss i møte.
Sjekket alt vel, meldte 113 om status.
Politi varslet på 112, ikke behov for redningsaksjon. Retur med bil Hokksund Flyplass.
Gjennomførte en debriefing.

Forslag til forbedringer: Intensivere briefing om nødprosedyrer.

Sikkerhet og utdanning utvalget (SU) kommentar:

En god rapport som viser hvor hektisk det kan bli på en i utgangspunktet vanlig seilflytur. Det kan være flere årsaker til at slepet blir avbrutt og dette er en av de. Her slutte motoren på slepflyet å virke (sylindrefeil) og slepet blir brått avbrutt.

Her medførte det at seilflyet var i lav høyde og posisjon og pilotene måtte ta noen kjappe avgjørelser. Avgjørelser som måtte være gjennomtenkte på forhånd for at de skulle bli mest mulig riktige og med minst mulig skader.

På denne turen hadde de gått igjennom "nødprosedyre ved linebrudd", og de fikk praktisert den på en realistisk og korrekt måte, men kanskje mer spennende enn de hadde tenkt. De måtte også følge med på slepeflyet for å kunne se hvor og hvordan det gikk med hans landing.

113 ble ringt med en gang i tilfelle det hadde skjedd noe med slepeflygeren. De hadde en uavklart situasjon inntil de fikk kontakt med slepeflygeren.

Situasjoner som dette er ikke vanlige, men de hender. Vi har hatt flere tilsvarende hendelser i år, men alle har gått bra siden pilotene har tatt rett avgjørelser.

Nødprosedyrer har vi for at skal slippe å tenke i kritiske situasjoner, vi følger bare prosedyrene inntil vi har situasjonen under kontroll.

Slike situasjoner skjer i løpet av kort tid og SU er enig i forslaget til forbedring:

- **Intensiver briefing om nødprosedyrer.**
 - **Lær nødprosedyrene for plassen du er på.**
 - Hvor er de?
 - **Hvem gjør hva?**
 - **Hva kan du gjøre ved avgang bane 28 i 50, 100 eller 150 meter?**
 - **Hva kan du gjøre ved avgang bane 10 i 50, 100 eller 150 meter?**
 - **113 – Akutthjelp?**
 - Hvem hadde ringt 113 hvis instruktøren også hadde måtte utelande?
 - **112 – Politi? (02800 hvis det ikke er nød, men for informasjon)**

Ref også hendelse:

Rapport 04-2020 LN-GCN Avbrutt slep i 50-60m høyde med utelanding

Rapport 13-2020 LN-GKD LN-KCM Avbrutt start