



Havarikommissionen
Accident Investigation Board Denmark

REDEGØRELSE

Havari

25-6-2014

med

CESSNA 172RG

OY-JFB



Visse rapportdata er genereret via EU-kommissionens fælles database

FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en uafhængig statslig organisation der har til formål at undersøge havarier, ulykker og hændelser inden for luftfart og jernbane.

Havarikommissionen undersøger flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser med henblik på at forebygge sådanne. Undersøgelserne omfatter civile luftfartøjer over eller på dansk territorium samt uden for dansk territorium, hvor dansk registrerede civile luftfartøjer er involveret, med mindre det med fremmed stat er aftalt at denne foretager undersøgelsen.

I overensstemmelse med lov om luftfart afspejler denne redegørelse Havarikommissionens tekniske og operative vurdering af det indtrufnes omstændigheder, dets årsager og konsekvenser.

Undersøgelserne har alene et flyvesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller ansvar. Derfor kan enhver brug af denne redegørelse til andre formål end at forebygge fremtidige flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser føre til fejlagtige eller misvisende fortolkninger.

Eftertryk med kildeangivelse må offentliggøres uden særskilt tilladelse.

REDEGØRELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2014-271
UTC dato: 25-6-2014
UTC tid: 14:05
Begivenhed: Accident
Sted: Københavns Lufthavn Roskilde (EKRK)
Personskade: None

Fly

Registrering: OY-JFB
Flytype: CESSNA 172RG
Flyveregler: Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype: General Aviation Flight Training/Instructional Dual
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKRK (RKE): Kobenhavn/Roskilde
Planlagt landingssted: Denmark EKRK (RKE): Kobenhavn/Roskilde
Skade på fly: Substantial
Motortype: LYCOMING 360 FAMILY

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet den 25-6-2014 kl. 14:10.

The European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE), the National Transportation Safety Board (NTSB) USA og Trafikstyrelsen blev notificeret om havariet af Havarikommissionen den 26-6-2014.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Havariet indtraf under en lokal skoleflyvning fra Københavns Lufthavn Roskilde (EKRK).

Der var tre personer ombord på flyet.

Efter en begivenhedsløs skoleflyvning anfløj eleven bane 11 i EKRK med henblik på at udføre landingsøvelser (touch and go).

Efter landing på bane 11 ville eleven indfælde flaps.

Eleven løftede op i understelshåndtaget, blev straks klar over fejlen og førte understelshåndtaget tilbage til "understel ned" positionen.

Næseunderstellet var dog udløst og begyndte at køre op, hvorimod hovedunderstellet forblev ude.

Instruktøren havde ikke mulighed for at gribe ind og ændre på situationen.

Flyets næseparti sank ned på banens asfalt, og flyet kurede ca. 50 meter ned af banen i denne stilling.

Der var ingen tilskadekomne, og de tre ombordværende kunne forlade flyet ved egen hjælp.

Flyets næseparti, næseunderstel, propel og motor blev beskadiget som følge af havariet.

Havariet indtraf i dagslys under visuelle vejrforhold (VMC).

Cessna 172RG instrumentpanel

Billedet på næste side viser instrumentpanelet og styregrejerne i en Cessna 172RG identisk med OY-JFB.

På billedet er placeringen af understelshåndtaget og flaphåndtaget markeret.

Begge håndtag er placeret på panelet under instrumentpanelet og styregrejerne.



Understelshåndtag

Flaphåndtag

HAVARIKOMMISSIONENS VURDERINGER

Havarikommissionen har set lignende tilfælde i forbindelse med touch and go øvelser udført på Cessna 172/177 fly med optrækkeligt understel.

Straks efter landing skal eleven starte igen og i den forbindelse indfælde flaps.

Havarikommissionen vurderer, at eleven havde fokus på starten og – i sin bevidsthed – rakte ned efter flaphåndtaget, men trak op i understelshåndtaget.

Menneskelige faktorer ledte således eleven til at vælge det forkerte håndtag.

En medvirkende faktor hertil kunne være, at håndtagene er placeret på samme panel i cockpittet ikke langt fra hinanden.

Med henblik på at minimere risikoen for forveksling af håndtagene vil Havarikommissionen foreslå, at instruktørerne umiddelbart inden udførelse af touch and go øvelser minder eleverne om, hvor henholdsvis flap- og understelshåndtagene er placeret.