



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

REDEGØRELSE

Havari

10-4-2014

med

PIPER PA18

OY-TOM



Visse rapportdata er genereret via EU-kommisionens 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.

INDHOLDSFORTEGNELSE

FAKTUELLE OPLYSNINGER	4
Flyvningens forløb	4
Tilskadekomst af personer	5
Skader på flyet.....	5
Oplysninger om personel	6
Oplysninger om flyet.....	6
Meteorologiske oplysninger.....	6
Oplysninger om landingsarealet.....	7
Overlevelsesaspekter.....	7
ANALYSE.....	8
KONKLUSION	8

REDEGØRELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2014-262
UTC dato: 10-4-2014
UTC tid: 12:35
Begivenhed: Accident
Sted: Lille Lyngby v/ Meløse
Personskade: Minor

Fly

Registrering: OY-TOM
Flytype: PIPER PA18
Flyveregler: VFR
Flyvefase: Approach
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKRS: Ringsted
Planlagt landingssted: Denmark Other (Private field close to Meløse)
Skade på fly: Substantial

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 10-4-2013 kl. 12:45.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Havariet indtraf i forbindelse med landing under en flyvning fra Ringsted flyveplads (EKRS) til en privat mark ved Lille Lyngby, nord for Meløse.

Piloten havde sammen med forpagteren af marken tidligere inspiceret marken, og forpagteren havde givet tilladelse til at marken blev anvendt som landingsareal.

Inden landing besluttede piloten at overflyve marken i retning fra nord mod syd, for at foretage en endelig vurdering af den bedst egnede indflyvningsprocedure.

Derudover udførte piloten nogle stall-øvelser i sikker højde for at verificere stall-hastigheden under de aktuelle forhold.

Der stod en række træer i den nordlige ende af marken, og piloten besluttede derfor at udføre en venstrehåndsindflyvning fra øst med landing mod syd i en afstand af ca. 200 meter syd for rækken med træer.

Indflyvningen blev fra medvindsbenet udført som et kontinuerligt venstredrej med motoren i tomgang og med lav flyvefart.

For at kunne afstemme slutindflyvningen havde piloten under de sidste 5-10 sekunder af flyvningen fokus rettet mod marken.

I en højde af ca. 5-10 meter over marken gav piloten rorudslag til højre for at rette vingerne op til vandret position inden landing.

Piloten fornemmede, at rorudslagene ikke havde den ønskede virkning, og at venstre vinge var stallet.

Piloten gav derfor fuldt krængerors- og haleror-udslag mod højre samtidig med, at gashåndtaget blev flyttet til positionen for maksimal motorydelse.

Disse input havde ikke den ønskede virkning, og flyets venstre vingespids ramte jorden, og flyet havarerede. Under havariet ramte flyets næse jorden, og flyet drejede ca. 180 grader rundt og endte med næsen mod flyveretningen.

Piloten slog under havariet hovedet mod metalstrukturen i cockpittet og fik en bule i panden.

Havariet indtraf i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

Tilskadekomst af personer

<i>Tilskadekomst</i>	<i>Besætning</i>	<i>Passagerer</i>	<i>Andre</i>
Omkomne			
Alvorlig			
Mindre / ingen	1		

Skader på flyet

Under havariet blev flyets venstre vingestruktur, næsestrukturer og hovedhjul væsentligt beskadiget.



Oplysninger om personel

Piloten - mand 60 år - var indehaver af et gyldigt privatflyvercertifikat (PPL (A)) med en tilhørende gyldig helbredsmæssig godkendelse.

Rettigheden til at flyve enmotoret landflyvemaskine (SEP (Land)) var gyldig til d. 31-7-2014.

Flyveerfaring

	Sidste 24 timer	Sidste 90 dage	Total
Alle typer	0:40	11	1565
Denne type	0:40	4	250

Oplysninger om flyet

Piloten oplevede ingen tekniske problemer med flyet eller motoren under flyvningen.

Meteorologiske oplysninger

METAR ekrk 101250z auto 14006kt 9999ndv ovc023/// 07/04 q1020=

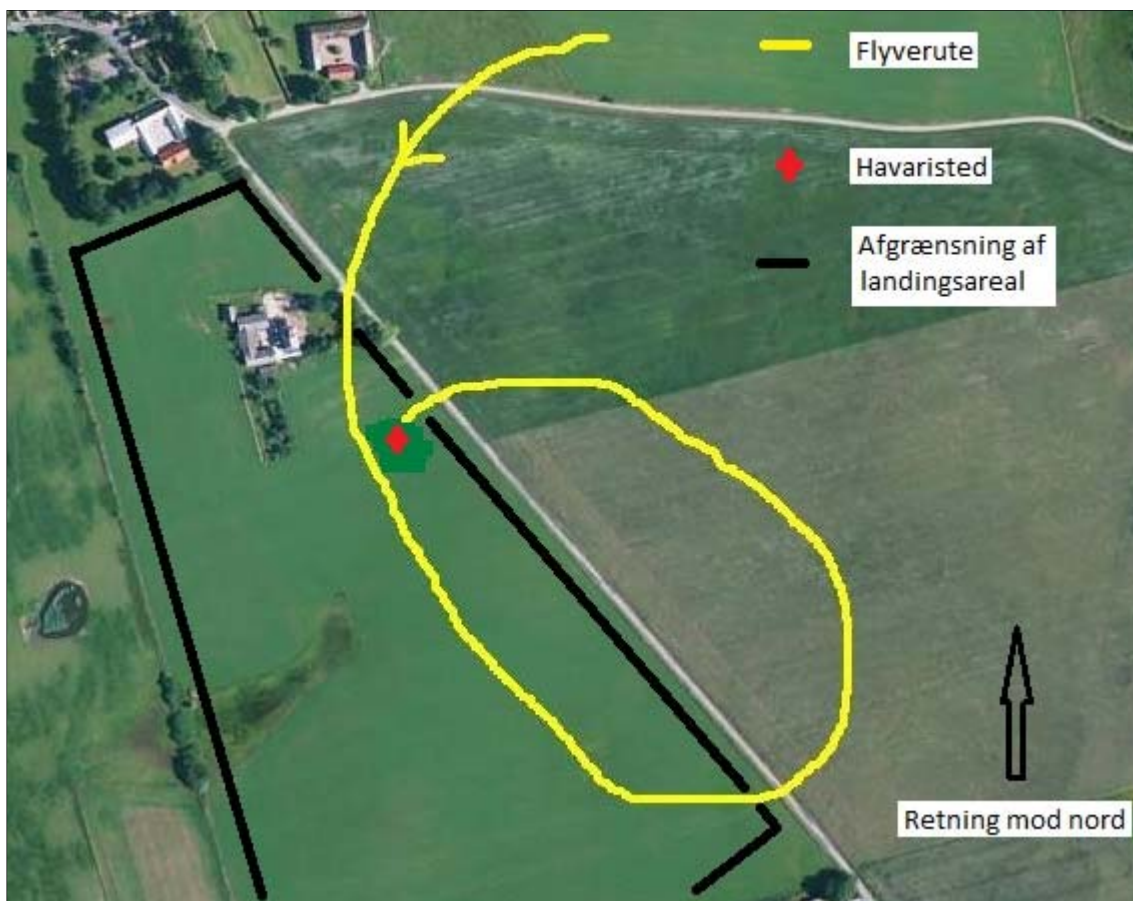
METAR ekch 101250z 15008kt 9999 few016 bkn036 08/02 q1020 nosig=

Piloten angav vindforholdene til ca. 3 knob fra sydlig retning og som værende uden betydning for hændelsesforløbet.

Oplysninger om landingsarealet

Piloten oplyste, at marken på landingsstedet havde en svagt opadgående hældning i retningen fra nord mod syd.

Nedenstående viser marken med indflyvningen markeret med gult, havaristedet markeret med rødt og afgrænsning af landingsarealet markeret med sort.



Overlevelsesaspekter

Piloten har oplyst at han benyttede lænde- og skulderseler, men at skulderselerne ikke var strammet helt til.

ANALYSE

Havarikommissionen anser det for sandsynligt, at flyvefarten under den sidste del af anflyvningen blev lavere end tilsigtet, og at flyets venstre vinge derved stallede helt eller delvist. Dette understøttes af pilotens udsagn om, at flyet ikke reagerede som forventet trods pilotens rorinput.

Pilotens verificering af flyets aktuelle stall-hastighed inden starten på anflyvningen indikerede, at piloten havde fokus på at have en tilstrækkelig margen til stall under anflyvningen.

Havarikommissionen vurderer, at pilotens fokus – rettet mod forhold udenfor cockpittet - under den sidste del af anflyvningen kan have fjernet pilotens opmærksomhed på flyvefarten.

Derudover kan den svagt opadgående markhældning visuelt have givet piloten et andet indtryk end normalt af flyets næsestilling i forhold til horisonten. Hvis piloten forsøgte at flyve det ”normale billede” ville flyets næsestilling være højere end normalt, hvilket utilsigtet kan have medført en lavere hastighed med mindre margen til stall-hastigheden.

Flyvehøjden var ikke tilstrækkelig til at undgå, at venstre vingespids ramte jorden, og flyet havarede trods pilotens forsøg på opretning.

Havarikommissionen vurderer, at flyets lave flyvefart, da det ramte jorden, var medvirkende til at begrænse skader på piloten og flyet.

KONKLUSION

For lav flyvefart som følge af pilotens fokus - rettet mod forhold udenfor cockpittet - under slutindflyvningen ledte til et delvist eller fuldstændigt udviklet stall af venstre vinge.

Flyvehøjden var ikke tilstrækkelig til at foretage udretning fra stallet, inden venstre vingespids ramte jorden, og flyet havarede.