



REDEGØRELSE

Havari

28-5-2014

med

DE HAVILLAND DHC-1 Chipmunk

OY-ALD



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: HCLJ 510-2014-268
UTC dato: 28-5-2014
UTC tid: 07:31
Begivenhed: Accident
Sted: Sønderborg Lufthavn (EKSB)
Personskade: None

Fly

Registrering: OY-ALD
Flytype: DE HAVILLAND DHC-1 Chipmunk
Flyveregler: Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype: General Aviation Pleasure Cross-country
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark – EKRK (RKE) København/Roskilde
Planlagt landingssted: Denmark – EKSB (SGD) Sønderborg
Skade på fly: Substantial

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 28-5-2014 kl. 07:38.

Trafikstyrelsen blev notificeret om havariet af Havarikommissionen.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Havariet indtraf under en flyvning fra Ringsted Flyveplads (EKRS) til Sønderborg Lufthavn (EKSB).

Ud over piloten var der en passager ombord på flyet.

Flyvningen fra EKRS til EKSB blev foretaget i formation med to andre DHC1 fly.

Over EKSB blev formationen brudt med henblik på landing på bane 14.

Piloten landede på bane 14.

Under landingsafløbet oplevede piloten, at flyet utilsigtet begyndte at dreje mod venstre.

Med næsen pegende ca. 30° til venstre valgte piloten at give motoren fuld gas.

Flyet lettede, men højre hovedhjul fik fat i den høje bevoksning i sikkerhedszonen, hvilket drejede flyet i en nedadgående bevægelse mod højre.

Flyet ramte jorden nær banebegrænsningen, hvorunder venstre hovedunderstel kollapsede.



Flyet fortsatte ind på banen og standsede tæt på centerlinjen.



Der opstod skader på venstre vinge, venstre hovedunderstel, propel og motorskærme.

Ingen af de to ombordværende kom til skade under havariet.

Havariet indtraf i dagslys under visuelle vejrforhold (VMC).

Oplysninger om personel

Piloten – mand – 44 år var indehaver af et gyldigt privatflyvercertifikat udstedt af Trafikstyrelsen d. 29-10-2007.

Piloten havde en total flyvetid på 355:55 timer, hvoraf de 70:10 timer var udført på typen DHC-1.

Oplysninger om flyet

Halehjulsflyet var et forhenværende militærfly udviklet af De Havilland Canada, men bygget i England og leveret til det danske flyvevåben i 1953 med typebetegnelsen DHC-1 Chipmunk Mk.20.

Herunder ses et uddrag fra flyvehåndbogen omhandlende sidevindslanding.

31 Crosswind landing

(a) The maximum permissible crosswind component is 15 knots, subject to local orders.

(b) In strong crosswind conditions, set differential brake when downwind. In gusty conditions, not more than half flap should be used.

(c) Use the normal 'crab' technique. Immediately before touchdown align the aircraft with the landing path by a firm, smooth application of rudder.

(d) During the landing run, it may be necessary to hold the control column into wind.

Meteorologiske oplysninger

METAR fra EKSB kl. 06:50.

METAR EKSB 280650Z 06016KT 9999 BKN019 10/06 Q1017

På finale til bane 14 modtog piloten vindretning og vindstyrke 070° 16 knob.

Sidevindskomponenten var 15 knob.

HAVARIKOMMISSIONENS VURDERINGER

Havarikommissionen vurderer, at piloten mistede kontrollen over flyet som følge af en landing i marginale sidevindsforhold.