



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

REDEGØRELSE

Havari

21-7-2013

med

OY-TFT



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 rapport 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 rapport 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: HCLJ510-2013-235
UTC dato: 21-7-2013
UTC tid: 10:30
Begivenhed: Accident
Sted: Vesthimmerland flyveplads (EKVH)
Personskade: None

Fly

Registrering: OY-TFT
Flytype: PIPER PA32RT
Flyveregler: VFR
Operationstype: General Aviation Pleasure Cross-country
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKSJ (CNL): Sindal
Planlagt landingssted: Denmark EKVH: Aars flyveplads
Skade på fly: Substantial
Motortype: LYCOMING 540 FAMILY

Notifikation

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 24-7-2013 kl. 07:00.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Havariet indtraf i forbindelse med en VFR flyvning fra Sindal flyveplads (EKSJ) til Vesthimmerland flyveplads (EKVH).

Under anflyvning af EKVH konstaterede piloten, at der var stor aktivitet med svævefly på pladsen.

Piloten kaldte op på flyvepladsens radiofrekvens (122.225 MHz) og informerede om, at være på vej ind til landing og bad om plads hertil.

Piloten modtog ikke svar på sit opkald og valgte herefter at overflyve flyvepladsen i lav højde. Piloten

beholdt understellet indfældet under overflyvningen.

En svæveflypilot – som befandt sig i et svævefly i startrækken på jorden – observerede, at det landende fly ikke havde understellet udfældet. Svæveflypiloten kaldte op på 122.225 MHz og advarede piloten i OY-TFT herom.

Piloten i OY-TFT bemærkede ikke opkaldet, men så en pludseligt opstået mulighed for landing, tog gassen af motoren og valgte understellet ned.

Understellet nåede ikke at blive udfældet til låst position, inden flyet kom i kontakt med banen.

Flyet kurede på bugen et kort stykke på asfalten og endte op i græsset til højre for bane 29.

Der var mærker (slash marks) efter propellen i banens asfalt, som det ses på billedet herunder.

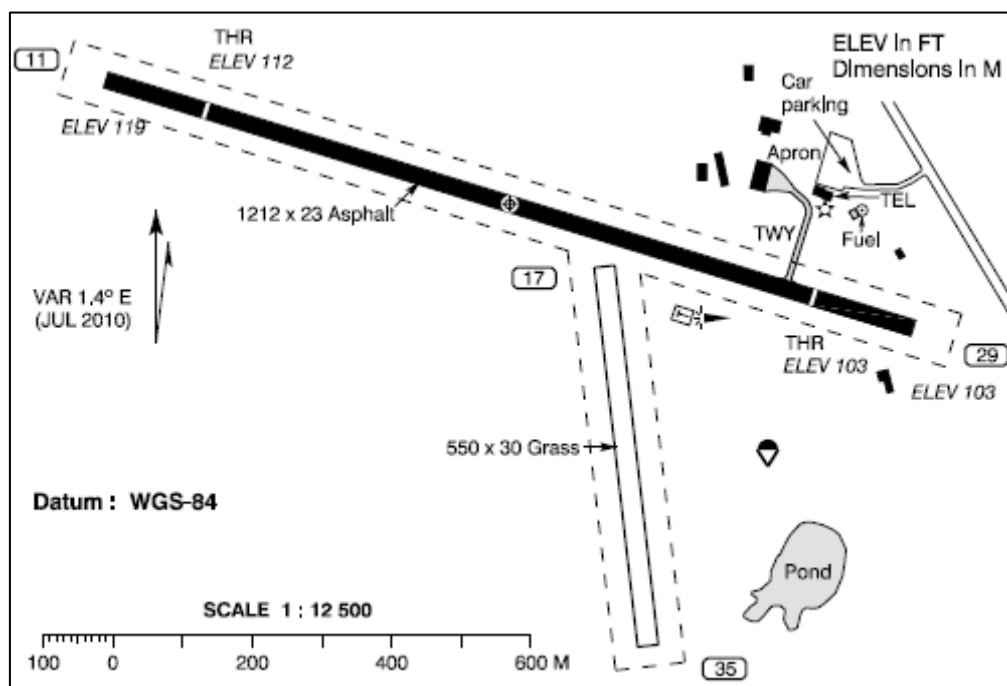
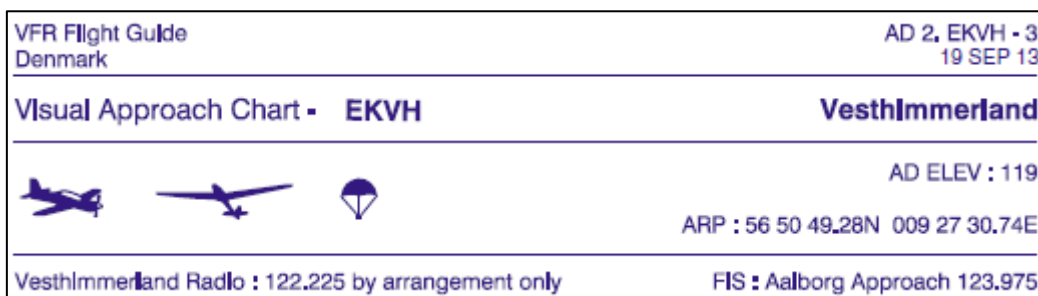


Der opstod strukturelle skader på flyets underside og alle tre propelblade blev bukket som følge af kontakten med banens asfalt.

Oplysninger om personel

Piloten – mand på 70 år – var indehaver af et gyldigt privatflyvercertifikat – PPL (A) udstedt af Trafikstyrelsen.

Oplysninger om flyvepladsen og radiokommunikation



Svæveflyveklubben på EKVH har oplyst følgende til Havarikommissionen:

*”Svæveflyverne bruger EKVH's pladsfrekvens 122,225 ved aktivitet omkring EKVH.
Se vedhæftede billede af vores briefing tavle, hvoraf pladsfrekvensen fremgår.*

*Svæveflyfrekvenserne bruges først hvis man fjerner sig fra pladsen for at gå på stræk.
Vi lytter som regel særligt efter springeraktivitet, men vil også opfange meldinger fra andre fly på frekvensen.*

Vi har ikke tradition for at besvare hensigtsmeldinger afgivet på pladsfrekvensen.

Det skal også tages i betragtning at under halvdelen af vore piloter er i besiddelse af VHF bevis, og må derfor ikke besvare opkald på 122,225. Men de må gerne lytte.

Jeg (flyvechefen) havde selv vagt den pågældende dag, og sad klar til start i vores tosædede svævefly med radioen åben på 122,225, da OY-TFT mavelandede.

Jeg hørte et andet svævefly i startrækken kalde OY-TFT op på 122,225, og forsøge at advare piloten om det manglende understel. Men det var åbenbart for sent til, at piloten kunne nå at reagere.”

Nedenstående tekst fremgik af ovennævnte briefing tavle:

Pladsfrekvens: 122.225

Kaldesignal: Vesthimmerland Radio

FIS: Aalborg Approach 123.975

Højde: 119 ft MSL

ANALYSE

En pludseligt opstået mulighed for landing foranledigede piloten til at fokusere på at lande.

Piloten havde således ikke fokus på gennemførelse af en normal landingsrunde og fuldførelse af landingschecklisten.

Da piloten valgte understellet ned, var det for sent.

Understellet – der var på vej ned – blev presset tilbage i hjulbrøndene, da flyet kom i kontakt med banen. Flyet landede herefter på bugen.

Havarikommissionen er af den opfattelse, at piloten ikke havde overskud til at opfatte radioopkaldet fra svæveflyet, fordi piloten var i gang med at udføre en forceret landing.

Havarikommissionen konstaterer, at flyvepladsens radiofrekvens 122.225 MHz blev anvendt af pladsens brugere på det pågældende tidspunkt, og at svæveflyveklubben opfordrede hertil på deres briefing tavle.

Piloten modtog ikke svar på sit opkald, hvilket Havarikommissionen anser for at være normalt på en flyveplads, der ikke var radiobetjent.

For så vidt angår svæveflyvning skal man som motorflyver være opmærksom på, at ikke alle svæveflyvere er i besiddelse af et radiotelefonistcertifikat. Man kan derfor ikke forvente svar på eventuelle forespørgsler.

KONKLUSION

Havariet indtraf som følge af at piloten landede flyet uden, at understellet var udfældet og i låst position.

Medvirkende faktor var, at piloten valgte at udføre en forceret landing som følge af stor aktivitet på flyvepladsen og således ikke fik fuldført landingschecklisten.

REKOMMANDATION

Havarikommissionen har ikke udsendt rekommandationer i forbindelse med havariet.