



REDEGØRELSE

Alvorlig hændelse

30-04-2014

med

SOCATA TB9

OY-CDJ



Visse rapportdata er genereret via EU-kommissionens fælles database for luftfart

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.

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2014-264
UTC dato: 30-04-2014
UTC tid: 08:50
Begivenhed: Serious incident
Sted: Roskilde (EKRK)
Personskade: None

Fly

Registrering: OY-CDJ
Flytype: SOCATA TB9
Flyveregler: Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype: General Aviation Flight Training/Instructional Solo
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde
Planlagt landingssted: Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde
Skade på fly: None
Motortype: Lycoming 320 Family

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse d. 30-04-2013 kl. 11:25.

Flyvningens forløb

Flyvningen, hvor under den alvorlige hændelse indtraf, var en skoleflyvning til et privatflyvercertifikat (PPL (A)), hvor soloeleven trænede landingsøvelser (touch & go) på bane 29.

Soloeleven udførte de første to landingsøvelser uden bemærkninger, men ved tredje landing mistede soloeleven retningskontrollen med flyet, hvorved flyet fortsatte ud over venstre banebegrænsning til bane 29.

Flyet fortsatte ud i sikkerhedszonen ved banekrydset til bane 21/29 i en blød bue mod venstre, indtil flyet kom til fuldt stop ca. 13 meter før rullevej A (Alfa).

Under kørslen igennem sikkerhedszonen passerede flyet en høj obstruktion (brønddæksel) i en afstand på ca. 10 meter.

Soloeleven kunne ikke forklare, hvorfor det ikke på et tidligere tidspunkt var muligt at etablere

retningskontrol og bringe flyet til standsning.

Der skete ingen personskade.

Den alvorlige hændelse indtraf i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC)

Aeronautisk rutinevejrmedling (METAR)

301050 METAR ekrk 301050z auto 27007kt 230v320 9999ndv 17/05 q 1009=
301120 METAR ekrk 301120z auto 24006kt 190v270 9999ndv few050/// 17/05 q 1009

Skader på flyet

Der opstod ingen skader på flyet.

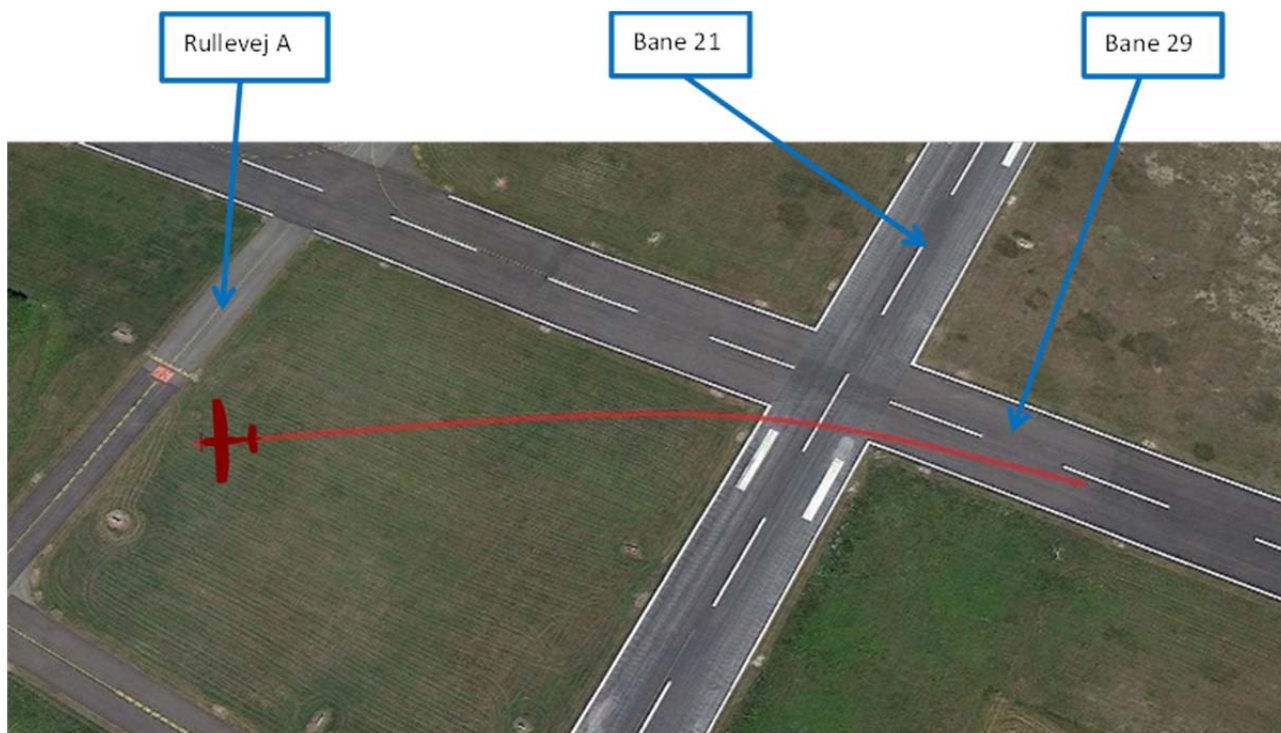
Oplysninger om personel

Soloeleven – mand – var indehaver af en gyldig helbredsmæssig godkendelse.

Flyveerfaring

	Sidste 24 timer	90 dage	Total
Alle typer	2:40	13:25	27:05
Denne type	2:40	13:25	27:05

Oversigt af hændelsesområde



Havarikommissionens vurdering

Det er efter havarikommissionens vurdering overvejende sandsynligt, at soloeleven under landingsafløbet oplevede handlingslammelse (mentalt frosset) i en sådan grad, at det ikke var muligt at etablere tilstrækkelig retningskontrol og bringe flyet til standsning.