



Havarikommisionen
Accident Investigation Board Denmark

REDEGØRELSE

Havari

17-07-2014

med

Gyrokofter ELA 07S Cougar

OY-1027



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.

REDEGØRELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer:	HCLJ520-2014-32
UTC dato:	17-07-2014
UTC tid:	16:14
Begivenhed:	Accident
Sted:	Narsarsuaq (BGBW)
Personskade:	None

Gyrokofter

Registrering:	OY-1027
Gyrokoftertype:	ELA 07S Cougar
Flyveregler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	General Aviation Flight Training/Instructional Solo
Flyvefase:	Landing
Kategori:	Rotorcraft Gyroplane
Sidste afgangssted:	Greenland (Denmark) BGBW (UAK): Narsarsuaq
Planlagt landingssted:	Greenland (Denmark) BGBW (UAK): Narsarsuaq
Skade på gyrokofter:	Substantial
Motortype:	BOMBARDIER ROTAX 912

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 17-07-2014 kl. 16:19 fra flyveelevens instruktør.

Trafikstyrelsen blev notificeret om havariet samme dag.

Flyvningens forløb

Havariet indtraf under landingen efter flyveelevens første soloflyvning. Forud for den flyvning, hvorunder havariet indtraf, var der gennemført to flyvninger med instruktør.

Under landingsafløbet på bane 25 og ved en hastighed på ca. 5-10 kilometer i timen mistede flyveeleven længderetningskontrollen over gyrokofteren. Da flyveeleven mistede retningskontrollen, begyndte gyrokofteren at slingre fra side til side. På et tidspunkt kørte gyrokofteren på næsehjulet og

det højre hovedhjul, hvorefter den tippede henover sit tyngdepunkt. Rotoren ramte jorden, og gyrokopteren endte op på dens højre side.

Der opstod kun materielle skader og ingen personskade ved havariet.

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

Skader på gyrokopter

Der opstod ved havariet væsentlige skader på gyrokopteren.

Oplysninger om flyveleven

Flyveleven – mand 58 år – var under uddannelse til gyroplancertifikat, klasse C.

På havaritidspunktet var flyveleven ved at gennemføre skolingsnorm GGU-9 Soloflyvning.

Flyveleven havde en gyldig klasse 2 helbredsgodkendelse.

Flyveerfaring

	Sidste 24 timer	Sidste 90 dage	Total
Alle typer	4:50	7:35	37:15
Denne type	4:50	7:35	37:15
Antal landinger denne type	15	23	240

Oplysninger om gyrokopter

Gyrokopter var en tosædet gyrokopter af typen ELA 07 Cougar. Gyrokoptertypen var fabrikeret af den italienske producent Aeromnia.



Foto af en ELA 07 Cougar

Gyrokofteren blev vedligeholdt efter de gældende retningslinjer fra Dansk Gyrokofter Union og havde på havaritidspunktet en gyldig national flyvetilladelse uden anmærkninger.

Meteorologiske oplysninger

Nedenstående Meteorological Terminal Aviation Routine Weather Report (METAR) var gældende på havaritidspunktet.

METAR BGBW 171550Z 26007KT 9999NDV FEW080/// SCT100///

Havarikommissionens vurdering

Gyrokofteren var luftdygtig på havaritidspunktet. Under de to foregående flyvninger med instruktør, var der ingen anmærkninger til gyrokofteren.

Bane 25 blev anvendt på havaritidspunktet. Ud fra den udstedte METAR var der en modvindskomponent på 7 knob og en sidesvindskomponent på 1 knob fra højre.

Det er Havarikommissionens vurdering, at de meteorologiske forhold ikke havde indflydelse på hændelsesforløbet.

Havarikommissionen har ikke kunnet afdække den direkte årsag til, at flyveeleven mistede retningskontrollen over gyrokofteren.

Det er dog Havarikommissionens vurdering, at flyveelevens erfarings- og træningsniveau (flyveelevens første soloflyvning) ikke gjorde det muligt for flyveeleven at genvinde retningskontrollen over gyrokofteren, hvorefter den havarerede.