



REDEGØRELSE

Havari

29-4-2014

med

VANS RV6

OY-RVA



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: HCLJ510-2014-263
UTC dato: 29-4-2014
UTC tid: 11:15
Begivenhed: Accident
Sted: Ringsted flyveplads EKRS
Personskade: None

Fly

Registrering: OY-RVA
Flytype: VANS RV6
Flyveregler: Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype: General Aviation Pleasure
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde
Planlagt landingssted: Denmark EKRS : Ringsted
Skade på fly: Substantial

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra piloten d. 29-4-2013 kl. 11:30. Trafikstyrelsen blev notificeret af Havarikommissionen.

Flyvningens forløb

Flyvningen hvorunder havariet indtraf, var en flyvning fra Københavns Lufthavn, Roskilde (EKRK) til Ringsted flyveplads (EKRS).

Umiddelbart efter starten fra EKRK steg flyet utilsigtet så meget, at det var nødvendigt for piloten at presse styrepinden frem med begge hænder for at reducere stivevinklen.

Piloten prøvede uden effekt at trimme højderoret ned med det elektriske højderorstrim for at få lettet presset fra styrepinden og derved mindske næsestillingen.

For at få flyet under kontrol reducerede piloten motoromdrejningerne og udfældede flaps til position 10°. I denne konfiguration følt piloten sikker kontrol over flyet, dog stadig med et stort pres fremad på styrepinden.

Piloten besluttede at fortsætte til EKRS, idet piloten vurderede, at en normal landing kunne udføres der.

Ved sætning på banen 23, hvor vinden var ca. 320 ° og 5 knob, ramte næsestellet banen hårdt hvorved næsestellet brød sammen. Under afløbet drejede flyets næse mod højre og flyet kom til et stop ca.350 meter efter træsklen til bane 23 med næsen pegende i nordvestlig retning.

Piloten lukkede af for motorens brændstofforsyning, afbrød magneter samt hovedkontakten og forlod flyet uden personskade.

Foruden skader på næsestellet blev propellerbladene bukket, og der var skader på venstre hovedunderstel og venstre vinge.

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

Undersøgelsen af højderorssystemet og højderorstrimmet afdækkede at den elektriske trim motor for højderorstrimtappen stod i ”fuld nose up” position og højderorstrimmet ikke længere kunne betjenes fra cockpittet af piloten.

Flyet var ikke udstyret med et manuelt højderorstrim.



Havarikommissionens vurderinger

En teknisk fejl i højderorstrimsystemet gjorde det vanskeligt for piloten at bevare kontrollen over flyet under den indledende stigning samt ved landing, hvilket fik direkte indflydelse på det efterfølgende hændelsesforløb.