



HAVARI

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2013-228
UTC dato: 20-06-2013
UTC tid: 15:35
Begivenhed: Accident
Sted: Aversi ved Haslev
Personskade: None

Notifikation

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra Kontrolcentralen, Københavns Lufthavn, Kastrup d. 20-06-2013 kl. 15:57 UTC.

Fly

Registrering: OY-SFU
Flytype: CESSNA 182 TRG
Flyveregler: VFR
Operationstype: General Aviation
Flyvefase: Take-off
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark Other EKAV (Aversi)
Planlagt landingssted: Denmark Other EKAV (Aversi)
Skade på fly: Substantial

Flyvningens forløb

Havariet indtraf under start på bane 27 i forbindelse med en faldskærmsflyvning fra en privat græsbane.

Under startløbet kom en fladskærmspringer, siddende med ryggen i flyveretningen, til at skubbe flaphåndtaget op så flaps kørte fra flapposition 20° til flapposition 0° uden at piloten bemærkede det. Dette forlængede startløbet, og flyet fløj i banens forlængelse ud over en mark i lav højde (jord effekt) hvorved højderoret kom i kontakt med afgrøder på marken.

Flyet accelererede umiddelbart efter ud af jord effekten og fortsatte stigningen.

Da flyet nåede en sikker flyvehøjde for faldskærmsudspring, satte piloten springerne af og landede uden yderligere problemer.

Oplysninger om personel

Piloten var indehaver af gyldigt privatflyvercertifikat PPL(A) med rettighed til SEP Land samt gyldig helbredsgodkendelse.

Fartøjschefens flyvetidsopgørelse jf. logbog.

	Sidste 24 timer	Sidste 90 dage	Total
Alle typer:	2	96	3681
Denne klasse / type:	2 / 2	72 / 60	2685 / 815
Antal landinger:	5 / 5	163 / 147	6005 / 1919
(Denne klasse / type)			

Oplysninger om flyvepladsen

Aversi er en privat flyveplads med en græsbane 09-27 af 385 meters længde og 20 meters bredde. Se nedenstående foto.



Startberegning/vægt og balance

Vindretning/styrke	270°/1 kt
Temperatur	28° C
Baneforhold	kort, tørt græs

Piloten har oplyst Havarikommissionen, at beregnet startløb under de aktuelle omstændigheder, med flaps udfældet til flapposition 20°, var 320 m ved "kort bane" start.

Der var i flyets POH ikke angivet startløb med flaps i flapposition 0° ved "kort bane" start.

Oplysninger om flyet og springernes position

Flaphåndtaget var placeret i nederste højre del af instrumentpanelet. Der fandtes ikke nogen sikringsmekanisme, der forhindrede flaphåndtaget i at bevæge sig opad (mod mindre flapvinkel) ved en påvirkning nedefra.

Nedenstående foto viser flaphåndtaget i flyet med flaps valgt i fuldt udfældet position.



Flyet var ikke udstyret med passagersæder, da det blev benyttet til faldskærmsflyvning. Ved flyvning sad springerne derfor på gulvet af flyet. Under flyvningen hvor havariet indtraf, var der 4 springere om bord, hvoraf den ene sad placeret med ryggen mod flyveretningen tæt på instrumentpanelet.

Skade på flyet

Ved havariet blev højderoret bukket og motoren overboostet.
Se nedenstående foto.



Den utilsigtede ændring af flappositionen fra 20° til 0° var efter Havarikommissionens vurdering årsag til havariet.

Flyets POH indeholdt ikke tabeller for beregning af startløb ved "kort bane" start med flaps i flapposition 0°.

Det har derfor ikke været muligt for Havarikommissionen at beregne et sådant startløb.

Havarikommissionen kan derfor udelukkende konstatere, at det under de aktuelle forhold ikke var muligt at opnå tilstrækkelig flyvefart og -højde indenfor banens begrænsning, til at piloten kunne undgå havariet.

Den anvendte praksis med en springer siddende tæt på instrumentpanelet (forreste springer) med ryggen til flyveretningen uden at der forelå en sikringsanordning mod utilsigtet berøring af flaphåndtaget, vurderes ikke at være hensigtsmæssig.