



Havarikommissionen
Accident Investigation Board Denmark

REDEGØRELSE

Havari

18-05-2014

med

REIMS F 172N

OY-AZM



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 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.

INDHOLDSFORTEGNELSE

FAKTUELLE OPLYSNINGER	5
Flyvningens forløb	5
Tilskadekomst af personer	6
Skader på flyet.....	6
Oplysninger om personel	7
Oplysninger om flyet.....	8
Meteorologiske oplysninger.....	8
Havaristed	8
Supplerende oplysninger	10
ANALYSE.....	11
KONKLUSION	11
FOREBYGGENDE TILTAG	11

REDEGØRELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2014-266
UTC dato: 18-05-2014
UTC tid: 13:50
Begivenhed: Accident
Sted: Odense Lufthavn, EKOD
Personskade: None

Fly

Registrering: OY-AZM
Flytype: REIMS F 172N
Flyveregler: Visual Flight Rules, VFR
Operationstype: General Aviation Pleasure Cross-country
Flyvefase: Taxi
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKLS (BYR): Laeso
Planlagt landingssted: Denmark EKOD (ODE): Odense
Skade på fly: Substantial
Motortype: LYCOMING 320 FAMILY

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra piloten d. 18-05-2014 kl. 15:20.

The European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE), og Trafikstyrelsen (TS) blev notificeret om havariet af Havarikommissionen d. 20-05-2014. kl 16:55.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Havariet indtraf efter en privat VFR flyvning fra Læsø (EKLS) til Odense Lufthavn (EKOD).

Efter landingen kørte flyet til serviceområdet (hangarområdet) for at parkere.

I lufthavnens serviceområde var der placeret en umarkeret container foran én af hangarene.

Containeren var placeret i umiddelbar nærhed af servicevejen.

Piloten observerede containeren, da flyet kørte ind på serviceområdet.

I forbindelse med forbikørslen kolliderede flyets venstre vinge, propellen og spinneren med containeren.

Flyet blev væsentligt beskadiget ved havariet.

Havariet indtraf i dagslys under visuelle vejrforhold (VMC).

Tilskadekomst af personer

<i>Tilskadekomst</i>	<i>Besætning</i>	<i>Passagerer</i>	<i>Andre</i>
Omkomne			
Alvorlig			
Ingen	1	1	

Skader på flyet

Skaderne på flyet opstod som en følge af venstre vinges kollision med containeren.

Ved kollisionen drejede flyet mod venstre. Før piloten fik bremset flyet, kolliderede flyets propel og spinner med containeren.

Kollisionen forårsagede skader på venstre vingeforkant og bagkant ved vingeroden. Begge propelblade blev bøjet bagover i kørselsretningen. Propelspinnerens forreste del blev sammentrykket i retning mod flyets motor.

Venstre vinges kollisionspunkt var opmålt til ca. 20 centimeter (cm) fra vingetippen.



Skader på venstre vinges forkant



Skader på venstre vinges bagkant



Skader på propelblade og spinner

Oplysninger om personel

Piloten var indehaver af et gyldigt privatflyvecertifikat PPL (A) med en tilhørende gyldig helbredsmæssig godkendelse.

Piloten havde en total flyvetid på 341 timer, hvoraf 240 timer var på Reims F 172N og Cessna 172.

Oplysninger om flyet

OY-AZM med serienummer 1515 blev fremstillet i Frankrig af Reims Aviation i 1978.

Flyets luftdygtighedseftersynsbevis udløb d. 29-05-2015.

Seneste 50 timers inspektion blev udført d. 02-05-2014.

Vingspændvidden var total 36 fod svarende til 10,97 m (afrundet til 11 m).

Meteorologiske oplysninger

Vejrforholdene blev af piloten rapporteret til at være:

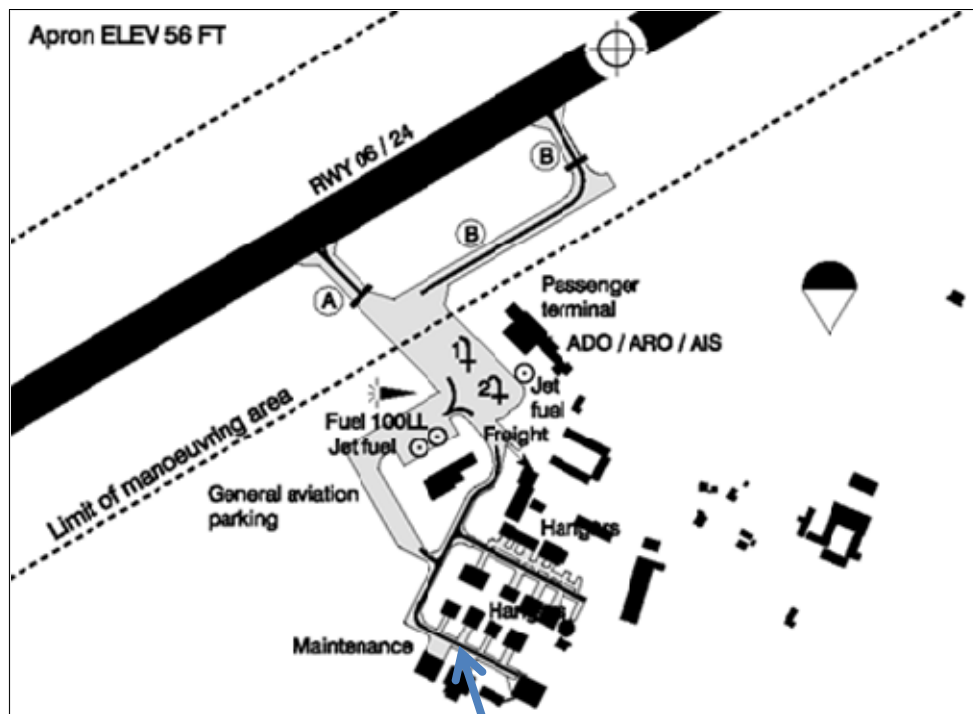
Vindforholdene var 030° / 5 knob.

Sigtbarheden var mere end 10 kilometer.

Temperaturen var 20° celsius.

Havaristed

Plantegning af Odense Lufthavn (EKOD).



Havaristed



Containerens placering set i flyets kørselsretning

Afstanden fra servicevejens gule centerlinje til den langsgående side på containeren var opmålt til 5,7 m. Containeren var 3,0 m høj.



Mærke på containeren efter kollision med flyets venstre vinge



Mærke på containeren efter kollision med flyets propel og spinner

Supplerende oplysninger

Flyvepladsreglement

Bestemmelser om flyvepladsreglement for Odense Lufthavn (udgave 1, 2. januar 1992) (BL 11-3).

Definitioner.

Serviceområde: Et på lufthavnen afgrænset område, som alene er beregnet til luftfartøjers parkering eller vedligeholdelse, og hvor der ikke må optages eller afsættes passagerer i erhvervsmæssigt øjemed.

Trafikstyrelsen

Hangarområdet i Odense Lufthavn blev af Trafikstyrelsen defineret som et serviceområde.

Trafikstyrelsen oplyste, at placering af objekter på lufthavnens serviceområder ikke var omfattet af BL 11-3.

Odense Lufthavn

Odense Lufthavn oplyste, at der ikke var udstedt lokale bestemmelser eller instrukser, der omhandlede placering af objekter såsom containere på de definerede serviceområder.

ANALYSE

Piloten var behørigt certificeret, og flyet var luftdygtigt.

Vejrforholdene var ikke en medvirkende faktor.

Med reference til opmålingerne på havaristedet er det Havarikommissionens opfattelse, at flyets næsehjul ved kollisionen kørte ca. 40 cm til venstre for servicevejens centerlinje.

Kørsel på servicevejens centerlinje med næsehjulet ville have elimineret risikoen for kollision. Den umarkerede container skønnes dog at være uhensigtsmæssigt placeret.

Det var en medvirkende faktor, at der på havaritidspunktet ikke var udstedt nogen lokale retningslinjer eller instrukser vedrørende markering og placering af objekter på serviceområdet.

KONKLUSION

Kørsel ved siden af servicevejens centerlinje i kombination med den aktuelle placering af containeren fik indflydelse på hændelsesforløbet.

FOREBYGGENDE TILTAG

Som et forebyggende tiltag har Odense Lufthavn efter havariet været i dialog med brugeren af den ovennævnte container for fremadrettet, at sikre en mere hensigtsmæssig markering og placering af objekter på serviceområdet.

Endvidere begyndte Odense Lufthavn at udarbejde et lokalt ”ordensreglement”.