



REDEGØRELSE

Havari

1-6-2014

med

PIPER PA32 301XTC

OY-GUN



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.

REDEGØRELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2014-269
UTC dato: 1-6-2014
UTC tid: 09:50
Begivenhed: Accident
Sted: Aarhus Lufthavn (EKAH)
Personskade: None

Fly

Registrering: OY-GUN
Flytype: PIPER PA32 301XTC
Flyveregler: Instrument Flight Rules (IFR)
Operationstype: General Aviation Pleasure Cross-country
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde
Planlagt landingssted: Denmark EKAH (AAR): Aarhus/Tirstrup (Civ/Mil)
Skade på fly: Substantial

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 1-6-2014 kl. 10:06.

The European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE), the National Transportation Safety Board (NTSB) USA og Trafikstyrelsen blev notificeret om havariet af Havarikommissionen.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Havariet indtraf under en IFR flyvning fra Københavns Lufthavn, Roskilde (EKRK) til Aarhus Lufthavn (EKAH).

I forbindelse med anflyvningen af EKAH rapporterede piloten pladsen i sigte, og fik efterfølgende tilladelse til at udføre en visuel anflyvning til bane 10R.

På finalen til bane 10R fik piloten tilladelse til at lande.

Samtidigt blev piloten tilbudt at lave en lang landing og forlade bane 10R via rullevej E.

Der var 2008 meter til rådighed mellem tærsklen til bane 10R og rullevej E.

Piloten lagde an til en lang landing på bane 10R.

Da piloten landede flyet på banen blev det med en kraft, der fik flyet i luften igen.

Herefter "hønsede" flyet og piloten besluttede at afbryde landingen.

Flyet ramte skævt ned på banen og "hønsede" mod venstre i samme øjeblik, som piloten gav fuld gas på motoren.

Billedet herunder viser, at flyet var i kontakt med banens asfalt.



Flyet fortsatte krængningen mod venstre, og piloten valgte at nødlande i græsset mellem bane 10R og bane 10L.

Piloten mistede kontrollen over flyet i det høje græs, og flyet havarede.

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

Tilskadekomst af personer

Der var ingen tilskadekomne og piloten og de tre passagerer kunne forlade flyet ved egen hjælp .

Skader på flyet

I forbindelse med havariet i græsset kollapsede venstre hovedunderstel og næseunderstellets nederste del med næsehjulet separerede fra flyet.

Begge vinger var beskadigede, og propellen var ødelagt som følge af havariet.



Oplysninger om personel

Piloten – mand – 53 år var i besiddelse af gyldigt privatflyvercertifikat udstedt af Trafikstyrelsen den 29-8-2011.

Pilotens totale flyvetid var 205 timer, hvoraf 55 timer var udført på denne type.

Oplysninger om flyet

Flyet var fremstillet i 2004 af The New Piper Aircraft, Inc. i USA som PA-32-301XTC SN.: 3255020.

Flyet var luftdygtigt på havaritidspunktet.

Meteorologiske oplysninger

Vindretning og -styrke var 330° og 2 knob.

HAVARIKOMMISSIONENS VURDERINGER

At udføre en "lang landing" betyder, at man flyver en strækning i lav højde over banen med en hastighed lig med eller over den hastighed, hvor man normalt indleder udfladningen til landing.

Under udførelse af en "lang landing" kræves koordination af udfladningen i lav højde over banen.

Næsestillingen øges samtidigt med, at slutanflyningshastigheden holdes, så længe man flyver strækningen over banen. Dette gøres normalt ved at støtte med motorkraft.

Når sætningen foretages, skal der med udgangspunkt i slutanflyningshastigheden igen foretages en koordineret aktion ved reduktion af motorkraft og øgning af næsestillingen med henblik på at flade ud for landing.

Er der for meget energi til stede i form af for høj flyvefart, eller øges næsestillingen for hurtigt, kan det resultere i at flyet stiger, mister flyvefart, staller og synker igennem.

Flyvning i eller ude af "ground-effekt" kan have haft indflydelse på ovennævnte forhold.

Med baggrund i ovenstående vurderer Havarikommissionen, at piloten i forbindelse med den lange landing mistede kontrollen over udfladningen.

Havariet indtraf, da flyet sank igennem og ramte banen hårdt og efterfølgende "hønsede".

Det lykkedes ikke for piloten at få genskabt kontrol over flyet, der drejede til venstre og efterfølgende havarede i græsset til venstre for banen.