



REDEGØRELSE

HCLJ510-2012-128	Hændelse		
Luftfartøj:	Cessna 172 M, Skyhawk	Registrering:	OY-CTZ
Motor:	Lycoming	Flyvning:	Privatflyvning, VFR
Besætning:	1 – ingen tilskadekomst	Passagerer:	1 – ingen tilskadekomst
Sted:	Egum, Fredericia	Dato og tid	20.6.2012 kl. 1225 UTC

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om hændelsen den 20.6.2012 kl. 1305.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Flyvningen hvorunder hændelsen indtraf, var en privatflyvning fra Sønderborg Lufthavn (EKSB) til Herning Flyveplads (EKHG).

Under flyvningen til EKHG som foregik i 1200 ft, gik motoren i stå vest for Fredericia. Piloten kaldte Bil-lund Approach over radioen og oplyste at han var i en nødsituation grundet motorsvigt. Herefter udvalgte piloten en egnet mark og foretog en "power-off" landing. Landingen blev udført uden skade på hverken flyet eller de ombordværende.

Hændelsen indtraf i dagslys under visuelle vejrforhold (VMC).

Oplysninger om personel

Piloten – mand, 30 år – var indehaver af et gyldigt PPL certifikat udstedt den 22. juni 2010 med gyldighed til den 3. december 2012. Den helbredsmæssige godkendelse var gyldig til den 3. december 2012.

Flyvetidsopgørelse:

	<u>Sidste 24 timer</u>	<u>Sidste 90 dage</u>	<u>Total</u>
Alle typer:	4 timer	8 timer	58 timer
Denne type:	4 timer	8 timer	50 timer
Antal landinger:	4	9	

Oplysninger om flyet

Flyet var godkendt til tre passagerer og var fremstillet i 1976 af Cessna Aircraft Company. Flyet var ejet af en flyveklub. Luftdygtigbeviset var gyldigt indtil marts 2013. Flyet havde to brændstoftanke, en venstre og en højre som hver kunne indeholde 72 liter brugbart brændstof. I cockpittet var en tankvælger hvorfra der kunne vælges om motoren skulle forsynes med brændstof fra henholdsvis højre, venstre eller begge tanke. Brændstovvælgeren havde følgende positioner: OFF – Left – Right – Both.

Kommunikation

Da motorstoppet indtraf, kaldte piloten Billund Approach på frekvensen 127.575 MHz og erklærede en nødsituation på en position vestnordvest for Fredericia. Billund Approach oplyste piloten om vindretningen i Billund og rådede piloten til at finde et egnet område til nødlanding i retning fra øst mod vest. Efterfølgende blev alarmcentralen og JRCC (Joint Rescue Coordination Centre - Danmark) alarmeret af Billund Approach. Kort tid herefter ringede piloten og oplyste at han havde foretaget en vellykket nødlanding, og at der ikke var nogen tilskadekomne.

Undersøgelse

Dagens planlagte flyverute hvorunder hændelsen indtraf, var fra Herning flyveplads (EKHG) - Odense Lufthavn (EKOD) – Sønderborg Lufthavn (EKSB) – EKHG. Flyet blev fuldtanket forud for starten i EKHG (144 liter brugbart brændstof (72 liter i hver tank)). Den samlede flyvedistancen fra EKHG til nødlandingsstedet var ca. 140 nm.

På den sidste flyvning fra EKSB mod EKHG gik motoren i stå.

Piloten har oplyst til Havarikommissionen at han efter nødlandingen observerede at venstre tank indikerede tom, og at tankvælgeren stod på venstre tank, mens højre tank indikerede ca. ¾ fuld. Piloten oplyste endvidere at han før starten fra EKSB ikke var opmærksom på tankvælgerens placering.

ANALYSE

Med en flyvedistance på ca. 140 nm. og tre starter (EKHG, EKOD og EKSB) har Havarikommissionen beregnet det samlede brændstofforbrug til ca. 75 liter for flyvningen.

Af flyets checkliste fremgik det at tankvælgeren skulle vælges til "Both" i forbindelse med start og landing. Emergency checklisten foreskrev at der ved motorstop under flyvning, skulle skiftes tank..

KONKLUSION

Denne hændelse kunne være forhindret ved optimalt brug og efterlevelse af flyets checklister under dagens flyvninger.