



Havarikommissionen
Accident Investigation Board Denmark

REDEGØRELSE

Havari

17-01-2016

med

CESSNA 172 R

OY-JDL



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

SYNOPSIS	4
FAKTUELLE OPLYSNINGER	5
Flyvningens forløb	5
Tilskadekomst af personer	6
Skader på flyet.....	6
Oplysninger om personel	6
Oplysninger om flyet.....	6
Meteorologiske oplysninger	6
Flyveelevens informationer	6
Meteorological Terminal Aviation Routine Weather Report (METAR)	7
Vurdering af de lokale vejrforhold - Danmarks Metrologiske Institut (DMI)	7
Oplysninger om flyvepladsen.....	7
Havaristed	8
ANALYSE.....	9
HAVARIKOMMISSIONENS KONKLUSION	10

REDEGØRELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2016-298
UTC dato: 17-01-2016
UTC tid: 11:55
Begivenhed: Accident
Sted: Kolding/Vamdrup (EKVD)
Personskade: None

Fly

Registrering: OY-JDL
Flytype: CESSNA 172 R
Flyveregler: Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype: Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Solo
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane
Sidste afgangssted: Denmark EKVD : Kolding/Vamdrup
Planlagt landingssted: Denmark EKVD : Kolding/Vamdrup
Skade på fly: Substantiel
Motortype: LYCOMING 360 FAMILY

SYNOPSIS

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra Kontrolcentralen i Københavns Lufthavn, Kastrup d. 17-01-2016 kl. 12:07.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), the National Transportation Safety Board (NTSB) USA og Trafik- og Byggestyrelsen (TBST) om havariet d. 18-01-2016.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Flyvningen, hvorunder havariet skete, var en planlagt solonavigationsflyvning fra Kolding/Vamdrup (EKVD) til Odense/Hans Christian Andersen (EKOD) og retur til EKVD.

Flyet blev etableret på en venstre medmind til bane 01, der var bane i brug. Vinden var vestlig ca. 4 knob. På medvindsbenet blev flyvefarten reduceret til ca. 80 knob, og flaps sat til 10 graders udfældet position. På finalen blev flyvefarten reduceret til ca. 70 knob, og flaps sat til 30 graders udfældet position.

Flyet landede på hovedhjulene ca. 30 meter efter banetærsklen til bane 01. Ved første sætning kom flyet i luften igen (hønsede).

I forlængelse af den efterfølgende sætning begyndte piloten at bremse flyet. I forbindelse med bremsningen begyndte flyet at dreje mod venstre. Det var pilotens oplevelse, at højre vinge herefter løftede sig. Flyet fortsatte i et skarpere venstredrej mod banens vestlige sikkerhedszone.

Da flyet forlod banen, begyndte flyets hoved- og næsehjul at synke ned i det bløde græsunderlag. Efter nogle meter var næseunderstellet sunket ca. 30 cm ned i græsunderlaget, hvorefter flyet tippede over næsepartiet og endte op i omvendt stilling med hjulene opad.

Piloten forlod flyet ved egen hjælp.

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		

Skader på flyet

Flyet blev væsentlig beskadiget.

Oplysninger om personel

Flyveeleven var under uddannelse til pilot og havde fløjet ca. 32 timers skoleflyvning, hvoraf de ca. 7 timer var soloflyvninger.

	Sidste 24 timer	Sidste 90 dage	Total
Alle typer	2	10	32
Denne type	2	10	32
Landinger denne type	6	20	100

Flyveeleven havde en gyldig helbredsgodkendelse, klasse 2. Udløbsdatoen var d. 23-09-2016

Oplysninger om flyet

Serienummer 172R80397 blev fremstillet i USA af Cessna Aircraft Company i 1998.

Flyet havde et gyldigt luftdygtighedseftersynsbevis med udløbsdato d. 26-11-2016.

Den totale flyvetid var 6560 timer. Seneste vedligeholdelse blev udført ved 6507 timer d. 08-09-2015.

Den næste planlagte vedligeholdelse skulle udføres ved 6557 timer eller senest d. 28-02-2016.

Meteorologiske oplysninger

Flyveelevens informationer

Vindforholdene var 270° / 4 knob.

Sigtbarheden var mere end 10 kilometer.

Temperaturen var - 2° celsius.

Dugpunktet var - 5° celsius.

Meteorological Terminal Aviation Routine Weather Report (METAR)

ekvd 171120z auto 27004kt 240v320 //// // m02/m05 q1025=

ekvd 171150z auto 25004kt 220v290 //// // m01/m05 q1025=

ekvd 171220z auto 26004kt 220v290 //// // m01/m05 q1025=

Vurdering af de lokale vejrforhold - Danmarks Metrologiske Institut (DMI)

Jordvind:

EKVD's auto-METAR måler kl. 11.50z en vind på 250 grader, med retningsvariation fra 220 grader til 290 grader, og middelvindstyrke 04 knob. Der rapporteres ingen vindstød, hvilket indikerer at eventuelle variationer fra middelvindstyrken højst kan have været oppe på 13 knob i det konkrete tilfælde. Det vurderes umiddelbart, at eventuelle variationer fra middelvindstyrken har været meget mindre end 13 knob, idet der generelt i hele Danmark er observeret ganske rolige vindforhold på hændelsestidspunktet.

Oplysninger om flyvepladsen

EKVD var en offentlig lufthavn med en asfaltbane, der var 1006 meter (m) lang og 23 m bred. Asfaltbanens orientering var 01 / 19.

EKVD havde endvidere en græsbane, der var 704 m lang og 23 m bred. Græsbanens orientering var 08 / 26.

Havaristed

Nedenstående billede er et uddrag af en video optaget af en faldskærmsspringer.

Den orange markering angiver flyets position umiddelbart efter havariet.



Flyet havarede i den vestlige sikkerhedszone ca. 580 m efter banetærsklen til bane 01.



De efterfølgende tekniske undersøgelser af flyet, afdækkede ikke fejl eller mangler.

Flyskrogets overside, vinger, det vertikale haleparti samt begge krængeror var væsentligt beskadigede.

ANALYSE

Flyet var luftdygtigt og havde et gyldigt luftdygtighedseftersynsbevis.

Der var ingen tekniske fejl på flyet.

Der var svage sidevindsforhold under flyets landing på bane 01.

Banen var tør.

Havarikommissionen anser det for sandsynligt, at en kombination af flyveelevens erfaringsniveau og de aktuelle sidevindsforhold under landing kan have haft indflydelse på hændelsesforløbet.

KONKLUSION

En kombination af flyveelevens erfaringsniveau og de aktuelle sidevindsforhold under landing kan have haft indflydelse på hændelsesforløbet.