



Havarikommissionen
Accident Investigation Board Denmark

REDEGØRELSE

Alvorlig hændelse

24-05-2015

med

CESSNA 182 T

OY-RSC



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
Oplysninger om personel	6
Oplysninger om flyet.....	6
Meteorologiske oplysninger.....	6
Kommunikation.....	6
Oplysninger om lufthavnen.....	6
Tekniske undersøgelser	7
ANALYSE.....	10
KONKLUSION	11

REDEGØRELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2015-288
UTC dato: 24-05-2015
UTC tid: 12:10
Begivenhed: Alvorlig hændelse
Sted: Lolland Falster Maribo Lufthavn (EKMB)
Personskade: Ingen

Fly

Registrering: OY-RSC
Flytype: CESSNA 182 T
Flyveregler: Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype: General Aviation Pleasure Local
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKMB (MRW): Lolland Falster/Maribo
Planlagt landingssted: Denmark EKMB (MRW): Lolland Falster/Maribo
Skade på fly: Mindre
Motortype: LYCOMING 540 FAMILY

SYNOPSIS

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse fra kontrolcentralen i Københavns Lufthavn, Kastrup den 24-05-2015 kl. 12:00 umiddelbart før, at flyet landede med indfældet understel.

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 Trafikstyrelsen om den alvorlige hændelse den 24-5-2015.

Sammenfatning

Den alvorlige hændelse indtraf, da piloten ikke kunne udfælde næseunderstellet og derfor blev tvunget til at lande med indfældet næseunderstel.

Løse nitter og dermed løst skind omkring højre side af næsehjulsbrønden var årsag til, at næseunderstelsdøren fik fat i skindet og kilede sig fast på en måde, som det ikke var muligt for hydraulikpumpen at overvinde.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Den alvorlige hændelse indtraf under en lokal VFR flyvning med faldskærmsspringere fra Lolland Falster Maribo Lufthavn (EKMB).

Da faldskærmsspringerne var sat af, returnerede piloten til EKMB og anfløj bane 28.

På lang finale til bane 28 valgte piloten at udfælde understellet.

Piloten bemærkede, at hydraulikpumpen var aktiveret, men at den grønne lampe til indikering af, at understellet var udfældet og låst forblev slukket.

Piloten afbrød slutindflyvningen og valgte at flyve syd for lufthavnen for at fejlsøge.

Piloten konstaterede, at den grønne lampe fungerede under test, og at hovedunderstellet var udfældet.

Det var ikke muligt for piloten at se næseunderstellets position.

Piloten forsøgte flere gange at udfælde understellet – herunder nødudfældning med håndpumpen – uden at dette ledte til lys i den grønne lampe.

Piloten fløj hen over EKMB i lav højde.

Faldskærmsstævnelederen oplyste piloten, at næseunderstellet ikke var udfældet.

Efter flere forgæves forsøg på at få næseunderstellet udfældet besluttede piloten at lande på græsbanen, der lå parallelt med asfaltbanen, og der normalt blev anvendt til svæveflyvning.

Piloten valgte at lande med indfældet understel.

Flyet mavelandede på græsset og gled herefter ca. 50 meter, inden det kom til standsning.

Der opstod mindre skader på flyets bug, og et propelblad blev bukket.

Piloten kunne forlade flyet uden at være kommet til skade.

Den alvorlige hændelse indtraf i dagslys under visuelle vejrforhold (VMC).

Oplysninger om personel

Piloten – mand – 52 år havde et gyldigt Commercial Pilot Licence (CPL) udstedt af Trafikstyrelsen den 07-08-2002.

Pilotens helbredsgodkendelse klasse 1 var gyldig til den 17-04-2016.

Oplysninger om flyet

Flyet var fremstillet i USA af Cessna Aircraft Company i 1980 med typebetegnelsen Cessna TR182RG og serie nummer R18201575.

Luftdygtighedsbeviset udløb den 24-04-2016.

Meteorologiske oplysninger

Sigtbarheden var ca. 20 kilometer med få skyer i 3000 fods højde.

Vindretning og vindstyrke var 300° og 5 knob.

Kommunikation

Piloten kommunikerede med faldskærmsstævnelederen på lufthavnens radiofrekvens (130.575 Mhz).

Stævnelederen alarmerede brand- og redningstjenesten.

Piloten orienterede Copenhagen information om situationen på frekvens 127.075 Mhz.

Copenhagen information meddelte piloten, at lægeambulancen var alarmeret.

Oplysninger om lufthavnen

Lufthavnens asfaltbane 10/28 var 1200 meter lang og 30 meter bred.

I sikkerhedszonen nord for asfaltbanen – parallelt med asfaltbanen – lå en græsbane, der blev anvendt til svæveflyvning.

Tekniske undersøgelser

Flyet blev løftet op på dunkrafte.

Næseunderstelsdøren havde kilet sig fast.

Det var ikke muligt for flyets hydraulikpumpe at åbne den fastlåste understelsdør.

Ved hjælp af værktøj blev døren åbnet, og næseunderstellet blev udfældet.

Der blev herefter kørt med understellet flere gange uden, at det var muligt at genskabe fejlen.

Næseunderstelsdøren havde kilet sig fast i flyets aluminiumsskind i højre side af næsehjulsbrønden på et sted, hvor skindets nitter sad løse, og et nittehoved manglede.

Det var således muligt for kanten af næseunderstelsdøren at få fat under det løse skind og kile sig fast.

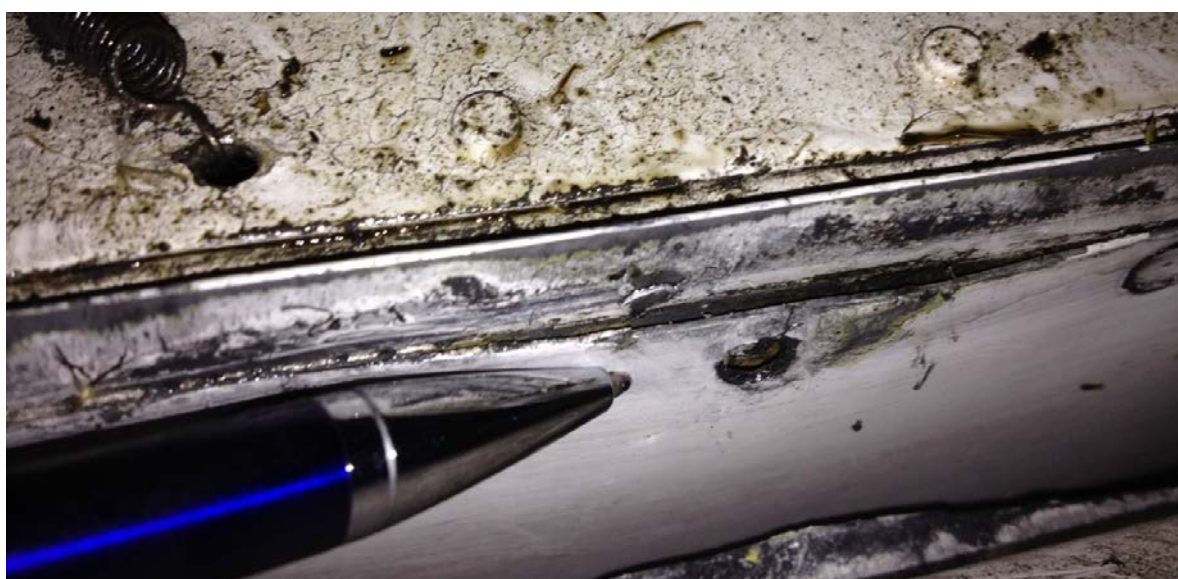
Billedet herunder viser næseunderstelsbrønden set forfra.



Billedet herunder viser den del af næseunderstelsdøren, der havde kilet sig fast i flyets skind – bulen på næseunderstelsdøren i rød cirkel.



Billedet herunder viser stedet, hvor næseunderstelsdøren havde kilet sig fast og hullet efter den manglende nitte i flyets skind, der var revnet.



Billedet herunder viser de løse nitter – sort afsmitning omkring nittehovederne – og hullet efter den manglende nitte i flyets skind.

I den røde cirkel ses bulen i næseunderstelsdøren.



ANALYSE

Piloten var behørigt certificeret.

Havarikommissionen er af den opfattelse, at pilotens beslutning om at lande på græsbanen med indfældet understel var medvirkende til at begrænse skaderne på flyet.

Flyet havde et gyldigt luftdygtighedsbevis.

Vejret havde ingen indflydelse på den alvorlige hændelse.

Løse nitter gjorde det muligt for næseunderstelsdøren at fange det nærvæd siddende skind og kile sig fast.

På baggrund af den sorte afsmitning omkring nittehovederne vurderer Havarikommisionen, at nitterne har siddet løse over en længere tidsperiode.

Havarikommisionen vurderer, at næseunderstelsdøren under tidligere flyvninger mere eller mindre har været i kontakt med det næved siddende skind, hvilket bekræftes af mærkerne afsat i materialerne.

Havarikommisionen kan ikke udelukke, at den manglende nitte forsvandt, og at skindet revnede på et tidligere tidspunkt, hvor der har været kontakt mellem skind og næseunderstelsdør.

Havarikommisionen konstaterer, at vedligeholdelsen har været mangelfuld for så vidt angår de løse nitter i skindet ved understelsbrønden.

KONKLUSION

Den alvorlige hændelse indtraf, da piloten ikke kunne udfælde næseunderstellet og derfor blev tvunget til at lande med indfældet næseunderstel.

Løse nitter og dermed løst skind omkring højre side af næsehjulsbrønden var årsag til, at næseunderstelsdøren fik fat i skindet og kilede sig fast på en måde, som det ikke var muligt for hydraulikpumpen at overvinde.