

## REDEGØRELSE

<b>510-000329</b>	<b>Havari</b>		
Luftfartøj:	Cessna P210N	Registrering:	OY-YYY
Motor:	Continental TSIO-510P	Flyvning:	Privat, VFR
Besætning:	1 – ingen tilskadekomst	Passagerer:	1 – ingen tilskadekomst
Sted:	Københavns Lufthavn, Roskilde (EKRK)	Dato og tidspunkt:	1.2.2007 kl. 1319 UTC

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) fik meddelelse om havariet fra kontrolltårnet i Københavns Lufthavn, Roskilde (EKRK) d. 1.2.2007 kl. 1330 UTC. Havarikommissionen ankom til havaristedet kl. 1350 UTC.

### Flyvningens historie.

Efter et større værkstedseftersyn blev det besluttet at udføre en lokalflyvning af ca. en times varighed med en flymekaniker om bord.

Da fartøjschefen ikke havde fløjet siden d. 19.12.2006, besluttede han sig for at udføre to starter og landinger, inden han ville forlade kontrolzonen. Formålet med landingsrunderne var både at generhverve fortrolighed med luftfartøjet og i tilfælde af motorproblemer, hurtigt at kunne lande i EKRK.

En forlænget motorprøve før start, landingsrunderne og lokalflyvningen over Sjælland gav ikke anledning til bemærkninger.

Fartøjschefens udførte en højrehåndsindflyvning til bane 29. Det var fartøjschefens oplevelse, at luftfartøjet var i lidt for stor højde i forhold til landingsbanen. Flaps blev på højre medvind udfældet til flapposition 10° ved ca. 120 knob IAS. På højre medvind ud for tærsklen til bane 29 blev landingsunderstellet udfældet ved ca. 110 knob IAS. Umiddelbart inden basedrejet udfældedes flaps til flapposition 20° ved ca. 110 knob IAS. Luftfartøjet var tæt på landingsbanen, og fartøjschefen fortsatte direkte fra det begyndende basedrej over i et drej mod finalen til bane 29. Fartøjschefens erindring var, at flaps på finalen blev udfældet til flapposition 30°. Luftfartøjet lå højt på finalen (fire hvide PAPI lys). Fartøjschefen korrigerede ved at reducere motoromdrejningerne til næsten tomgang. Indflyvningshastigheden var reduceret til ca. 100 knob IAS. Det var fartøjschefens oplevelse, at luftfartøjet på kort finale lå højere end den optimale glidebane (en rød og tre hvide PAPI lys). Flyvefarten reduceredes yderligere. Det var fartøjschefens oplevelse, at udfladningen var længere end normal, og han skønnede flyvefarten i udfladningen til at være ca. 70 knob IAS. Sætningen oplevedes som værende normal. Men umiddelbart efter i det begyndende landingsafløb løftede det højre hovedhjul sig fra landingsbanen, og luftfartøjet fortsatte med at køre på det venstre hovedhjul og næsehjulet. Luftfartøjet trak over mod venstre side af landingsbanen. Fartøjschefen forsøgte at korrigere men følte ikke, at korrektionerne havde effekt. Luftfartøjet fortsatte med at trække over mod venstre side og kørte ud over siden af landingsbanen. Efter at have kørt 38 meter i blødt græs tippede luftfartøjet over næsepartiet og rundt på ryggen. Luftfartøjet evakueredes, og brand- og redningstjenesten ankom til havaristedet kl. 1321 UTC.

Luftfartøjet blev væsentligt beskadiget.

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

### Oplysninger om personel.

Fartøjschefen – mand 25 år - var indehaver af et gyldigt trafikflyvercertifikat (CPL(A)). Totalflyvetiden d. 19.12.2006 var 329:50 timer. Inden for de seneste 90 dage havde fartøjschefen udført seks starter og landinger.

### Meteorologiske vejroplysninger.

METAR.

ekrk 011250z 28006kt cavok 06/04 q1022=

ekrk 011320z 27009kt cavok 06/04 q1022=

### Havaristed.

Den tekniske undersøgelse af luftfartøjet gav ikke anledning til bemærkninger. Havarikommissionen konstaterede, at flaps var udfældet til flapposition 20°.



### **Havarikommissionens vurderinger.**

Det er Havarikommissionens vurdering, at en formentlig højere end optimal sætningshastighed medførte, at det højre hovedhjul efter sætning kom i luften igen, og luftfartøjet fortsatte med at køre på det venstre hovedhjul og næsehjulet. Den højere end optimal sætningshastighed var sandsynligvis afledt af bl.a. flappositionen 20°. Det har ikke været muligt for Havarikommissionen at afdække den direkte årsag til, at fartøjschefens korrektioner i landingsafløbet ikke havde den ønskede effekt. Havarikommissionen finder det dog sandsynligt, at overkorrektioner i forbindelse med retningskontrollen under landingsafløbet bidroge til hændelsesforløbet.