



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2023-326



Havari med OY-NIL (Oldfield Baby Lakes) ved Herning (EKHG) d. 10-06-2023.

OFFENTLIGGJORT AUGUST 2023

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. Sikkerhedsundersøgelserne 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 sikkerhedsundersøgelsen.

I overensstemmelse med EU forordningen 996/2010, luftfartsloven og ICAO bilag 13 afspejler dette statement Havarikommissionens tekniske og operative vurdering af det indtrufnes omstændigheder, dets årsager og konsekvenser.

Sikkerhedsundersøgelserne har alene et flyvesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller ansvar. Derfor kan enhver brug af dette statement 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.

GENERELT

Sagsnummer: 2023-326
UTC dato: 10-06-2023
UTC tid: 09:45
Begivenhed: Havari
Sted: 1 sømil (nm) vest for Herning (EKHG)
Personskade: Ingen
Registrering: OY-NIL
Luftfartøjstype: Oldfield Baby Lakes (amatørbygget/experimental)
Flyveregler: Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype: Privat
Flyvefase: Indflyvning
Luftfartøjskategori: Fastvinget
Sidste afgangssted: Roskilde (EKRK)
Planlagt landingssted: Herning (EKHG)
Skade på luftfartøj: Væsentligt
Motortype: 1 x Continental O-200A

Notifikation

Alle tidsangivelser i dette statement er koordineret universaltid (UTC).

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra kontrolcentralen i København (EKCH) d. 10-06-2023 kl. 09:48.

Havarikommissionen notificerede Trafikstyrelsen d. 12-06-2023 kl. 06:53.

FAKTUELLE OPLYSNINGER**Flyvningens forløb**

Flyvningen var en privat VFR-flyvning fra Roskilde (EKRK) til Herning (EKHG).

Flyet var udstyret med to elektriske brændstofpumper, hvoraf mindst én altid skulle være aktiveret for at forsyne motoren med brændstof. Motoren var ikke udstyret med en mekanisk brændstofpumpe. Piloten havde under hele flyvningen aktiveret begge de elektriske brændstofpumper.

Efter afgang fra EKRK fløj piloten i flyveniveau 065 indtil Samsø, hvor piloten valgte karburatorforvarme og begyndte en nedgang til 1.500 fod (ft). Piloten beholdte karburatorforvarmen aktiveret under resten af flyvningen.

Under højrehåndsanflyvningen til bane 09 valgte piloten, grundet anden trafik, at forlænge medvindsbenet.

I forbindelse med basedrejet reducerede piloten gassen, og motoren stoppede. Piloten forsøgte uden succes at starte motoren med den elektriske starter. Piloten besluttede sig for at foretage en nødlanding og udvalgte sig en mark ret forude med ca. 20 cm høje afgrøder.

Under landingen satte piloten flyet hårdere end tilsigtet. Understellet kollapsede, og flyet tippede over propellen og endte på ryggen.

Piloten slukkede for alle kontakter, evakuerede flyet og kontaktede kontrolcentralen i EKCH.

Havariet skete i dagslys og 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 luftfartøjet

Flyets understel kollapsede, og der opstod væsentlige strukturelle skader på flyet.



Foto 1. Skader på flyet.

Andre skader

Der opstod skader på markens afgrøder.



Foto 2. Dronefoto af havaristed

Meteorologiske oplysninger

Karup (EKKA) lå ca. 7 NM nord for EKHG.

METAR EKKA 100920Z AUTO 07011KT 9999 NCD 20/05 Q1023=

METAR EKKA 100950Z AUTO 09012KT 9999 NCD 21/04 Q1023=

Supplerende oplysninger

De tekniske undersøgelser afdækkede følgende:

- Der var brændstof i brændstoftanken.
- De elektriske brændstofpumper var begge funktionelle.
- De mekaniske forbindelser til karburatorforvarme var alle virksomme.
- Ved testkørsel af motoren startede og kørte motoren normalt.

Årsagen til motorstoppet kunne ikke afdækkes.

Havarikommissionens undersøgelsesforløb

Havarikommissionen har efter en indledende sikkerhedsundersøgelse og med henvisning til artikel 5 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 138 valgt ikke at foretage yderligere sikkerhedsundersøgelser.

Med reference til artikel 16 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 143 lukkes Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelse ved dette statement.