

**REDEGØRELSE**

HCLJ510-2012-145	Havari	
Luftfartøj:	Cessna 172 S	Registrering: OY-LRP
Motor:	Lycomming IO-360- L2A	Flyvning: Privatflyvning, VFR
Besætning:	1 – ingen tilskadekomst	Passagerer: 1 – ingen tilskadekomst
Sted:	Anholt flyveplads – (EKAT)	Dato og tid 10.8.2012 kl. 1130 UTC

Alle tider er i UTC.

Indholdsfortegnelse

FAKTUELLE OPLYSNINGER	1
Flyvningens forløb	1
Oplysninger om personel	1
Meteorologiske oplysninger	2
Oplysninger om flyvepladsen	2
KONKLUSION.....	3

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet den 10.8.2012 kl. 1530.

FAKTUELLE OPLYSNINGER**Flyvningens forløb**

Flyvningen, hvorunder havariet indtraf, var en privatflyvning fra Aarhus (EKAH) til Anholt (EKAT). Under anflyvningen til bane 21 med en flyvefart på ca. 68 knob, følte piloten at flyet lå lidt højt til banen. På tærsklen til banen sænkede han derfor næsen lidt på flyet, hvorved flyvefarten øgedes til ca. 75 knob. Ved sætningen på banen ”hønsede” flyet, hvorefter næsehjulet ramte banen hårdt. Piloten besluttede sig for at afbryde landingen, gav fuld gas på motoren og foretog en Go Around.

Piloten kontaktede Copenhagen Information og informerede om den hårde landing og meddelte at han ville flyve til Roskilde Lufthavn (EKRK) hvor flyet hørte hjemme.

Inden landingen på EKRK fik piloten tilladelse til at lave en forbi-flyvning af Kontrolltårnet, for at få et visuelt check af eventuelle synlige skader på næsehjulsunderstellet. Da der ikke kunne konstateres skader på næsehjulsunderstellet, landede piloten uden problemer på bane 29 med Brand og Redningstjenesten på standby ved banen.

Oplysninger om personel**a) Certifikatrettigheder**

Piloten mand 42 år – var indehaver af et gyldigt dansk PPL certifikat med påtegningen Single Engine Piston (SEP). Rettigheden var gyldig til den 30-09-2012.

Den helbredsmæssige godkendelse (klasse 2) var gyldig til den 13-09-2012.

b) Flyvetidsopgørelse.

	Sidste 24 timer	Sidste 90 dage	Total
Alle typer:			140
Denne klasse/Type	0:30	3:00	12
Antal landinger. (denne klasse / Type)	1	5	18

Meteorologiske oplysninger

Vejrforholdene var ifølge pilotens oplysninger i havariområdet således:

.....
Vind 270/ 8 knob sigtbarhed >10 km skyhøjde 3700 fod temperatur 22 QNH 1022
.....

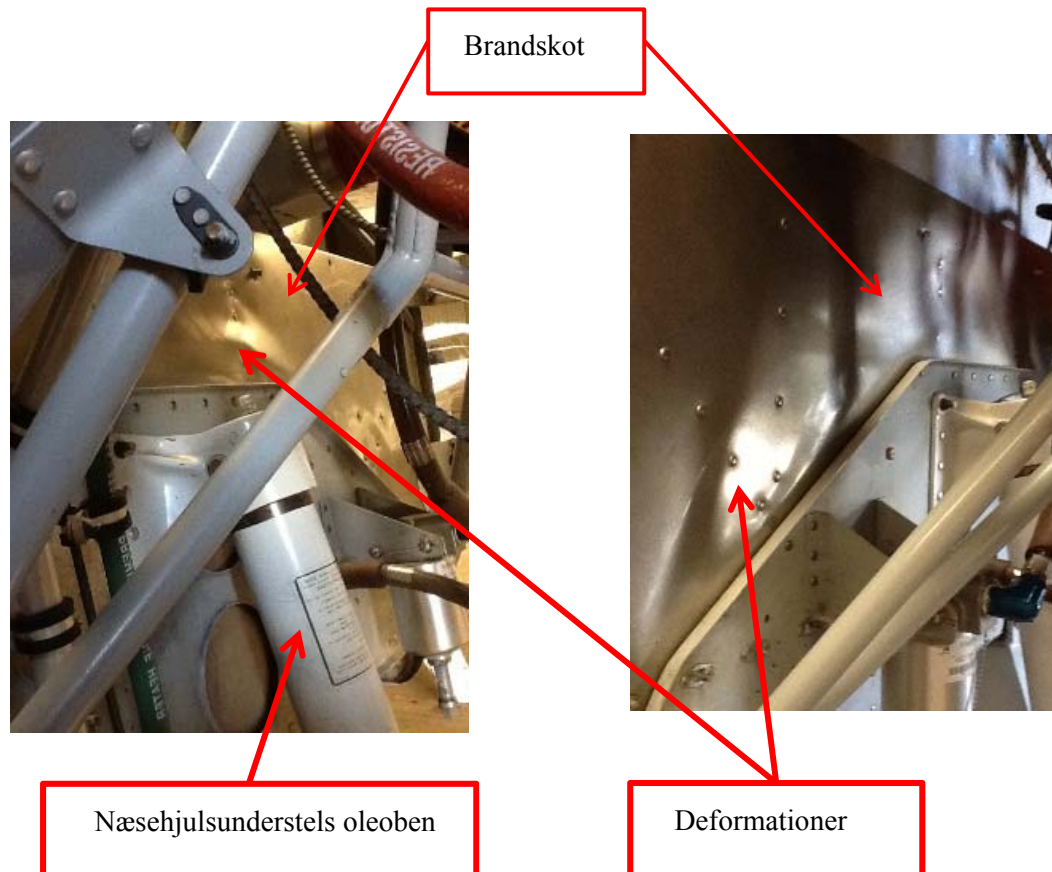
Oplysninger om flyvepladsen

Elevation: 23 fod

Bane: 21 (203.8° MAG) 650 x 20 meter. Græs

Undersøgelse af luftfartøjet

En undersøgelse af luftfartøjets næsehjulsunderstel og strukturen omkring næsehjulsunderstellets befæstelse afdækkede, at brandskottet var blevet deformeret. Der afdækkedes ikke visuelle skader på selve næseunderstellet.



KONKLUSION

Det er Havarikommissionens vurdering, at landing med for høj flyvefart ofte afstedkommet at flyet ”hønser”. I nogle tilfælde skubber piloten instinktivt styrepinden frem for at komme ned på banen igen, hvilket ofte forårsager skader på næsehjulsunderstellet eller flystrukturen. Hvis man lander med for høj flyvefart og flyet ”hønser”, vil en Go Around og en nyetableret anflyvning og landing være den sikreste måde at undgå at flyet efterfølgende lander på næsehjulsunderstellet og dermed risikerer skader på flyet.