

**REDEGØRELSE**

HCLJ520-2012-23	Havari	
Luftfartøj:	Rans S7	Registrering: 9-116
Motor:	Rotax 582	Flyvning: Privatflyvning, VFR
Besætning:	1- lettere tilskadekomst	Passagerer: 1 – ingen tilskadekomst
Sted:	Revninge Flyveplads, EKØF	Dato og tid 19.8.2012 kl. 1145 UTC

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet den 19.8.2012 kl. 1220.

Flyvningens forløb

Havariet indtraf under en VFR flyvning fra Revninge Flyveplads (EKØF) til Sydfyn/Tåsinge Flyveplads (EKST).

Piloten startede mod nord på græsbane 36 med en passager og ca. 20 liter brændstof om bord.

Da flyet kom ud af ground-effekten stallede det og faldt ned i kanten af banen hvorefter det havarerede i en kornmark umiddelbart ved siden af banen.

Ved havariet brækkede flyets næse af, og understellet brød samme.

Piloten pådrog sig lettere tilskadekomst mens passageren undgik tilskadekomst.

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

Meteorologiske oplysninger

Piloten samt et vidne har oplyst til Havarikommissionen at vinden kom fra østlig retning med en styrke på 8-10 kts, temperaturen var 28° C, og der var et lufttryk på 1018 mb. Sigbarheden var over 10 km, og der var ingen skyer i området. Der var ingen turbulens under havariet.

Dette stemmer overens med Havarikommissionens indsamlede vejrdato.

Oplysninger om flyvepladsen

Revninge Flyveplads har en 420x22 m græsbane i retning syd/nord (bane 18/36). Der var ingen hindringer i udflyvnings-sektoren mod nord.

Piloten havde et aktuelt startløb på 240 m.

Supplerende oplysninger

Piloten havde inden havariet opnået en total flyvetid på typen på 31:05 timer.

Havarikommissionen har af piloten fået oplyst at han undervurderede effekten af den aktuelle temperatur samt vægten af passageren hvilket bevirkede at flyet ikke havde tilstrækkelig flyvefart da det kom ud af ground-effekten. Et vidne har oplyst at flyet ikke opnåede tilstrækkelig flyvefart og stallede næsten umiddelbart efter det kom fri af jorden i få meters højde.

Havarikommissionens vurderinger

Det er Havarikommissionens vurdering at pilotens egen forklaring belyser årsagen til havariet.

Temperaturen var 28° C på tidspunktet for havariet hvilket nedsatte motorens ydeevne og forringede luften bæreevne (densitet) mere end piloten havde forventet. Sammenholdt med totalvægten af flyet under starten, anser Havarikommissionen det for sandsynligt at accelerationen under starten var langsommere end hvad piloten forventede og derfor ikke tilstrækkelig til at opnå flyvefart under de aktuelle forhold da det kom ud af ground-effekten.

Havarikommissionen skal understrege vigtigheden af at tage aktuelle forhold i betragtning ved beregning af startpræstation ved højere temperatur end standard (15° C). Samtidig skal piloter være forberedt på den forøgede groundspeed der kræves for at opnå tilstrækkelig airspeed under sådanne forhold hvilket medfører længere startdistancer og dermed et andet referencepunkt for rotation end under forhold med standard eller lavere temperatur.