

**REDEGØRELSE**

HCLJ510-2012-139	Hændelse	
Luftfartøj:	Cessna TR 182 RG	Registrering: OY_SFU
Motor:	Lycoming O-540-3C5D	Flyvning: Privatflyvning, VFR
Besætning:	1 – ingen tilskadekomst	Passagerer: Ingen
Sted:	3 nm sydøst for Ringsted	Dato og tid 28.7.2012 kl. 1235 UTC

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om hændelsen den 28.7.2012 kl. 1240.

FAKTUELLE OPLYSNINGER**Flyvningens forløb**

Hændelsen indtraf under en lokal flyvning med fem faldskærmsspringere fra Aversi.

Efter starten fra Aversi steg flyet til FL130. Springerne forlod flyet hvorefter piloten indledte et stejlt descent (nedgang) under udførelse af krappe venstredrej.

Da flyet befandt sig ca. i FL090, rettede piloten flyet op med henblik på at sætte kursen østover. Han konstaterede herefter at han ikke havde motorydelse til rådighed, men at motoren ikke var gået i stå. Piloten skiftede tank på vælgeren, men det lykkedes ham ikke at genskabe motorydelsen. Piloten kaldte Kastrup Departure på 124,975 og afgav et nødopkald. Han meddelte at han havde til hensigt at glide ind til Ringsted flyveplads (EKRS).

Radiokontakten til Kastrup blev bibeholdt under den resterende del af flyvningen. Piloten landede flyet på Ringsted flyveplads uden at yderligere hændelser indtraf.

Efter landingen standsede piloten motoren der kørte i tomgang.

Tekniske undersøgelser

Efterfølgende pejlede piloten flyets brændstoftanke med følgende resultat:

Højre: Tom

Venstre: ca. 20 – 25 l

Da motoren kørte efter landingen på Ringsted foranledigede Havarikommissionen iværksat en motortest på jorden med tankvælgeren sat på venstre tank.

Motoren startede og var i stand til at yde fuld kraft.

HAVARIKOMMISSIONENS VURDERINGER

Havarikommissionen vurderer at den lave brændstofbeholdning i tankene ikke var tilstrækkelig til at fuldføre flyvningen med en rimelig sikkerhedsmargen. Under nedgang og udførelse af krappe drej var brændstoffet i stand til at flytte sig rundt i og mellem tankene. Der var ikke tilstrækkeligt med brændstof til at undgå at motoren løb tør, sugede luft og dermed mistede ydelsen. Det underbygges af at motoren efterfølgende var i stand til at yde fuld kraft på jorden med tankvælgeren sat på den tank hvor det resterende brændstof befandt sig.

Havarikommissionen har tidligere set lignende hændelser i forbindelse med flyvning med faldskærms-springere. Brændstofmængden begrænses mest muligt af hensyn til vægten og dermed det antal af springere det er muligt at have med på flyvningen.

Havarikommissionen kan ikke anbefale denne prioritering.