

REDEGØRELSE

HCLJ 510-00648 Havari			
Luftfartøj:	KZ-III	Registrering:	OY-DYZ
Motor:	Cirrus Miner 2 A	Flyvning:	Privatflyvning, VFR
Besætning:	1 – ingen tilskadekomst	Passagerer:	Ingen
Sted:	2 NM øst fra Kibæk	Dato og tidspunkt:	1.6.2009 kl. 1002 UTC

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) modtog meddelelse om havariet fra Kontrolcentralen i Københavns Lufthavn Kastrup den 1.6.2009 kl. 1010 UTC.

Flyvningens forløb

Flyvningen, hvorunder havariet indtraf, var en lokal privat flyvning fra Stauning (EKVJ) mod Kibæk. Efter ca. 20 til 25 minutters flyvning og i 1800 fod stoppede motoren pludseligt. Fartøjschefen kaldte mayday til Billund Approach (127,575 Mhz) og meddelte om motorstoppet, samt at fartøjschefen planlagde at lande på en græsmark mellem Vorgod og Kibæk.

Under indflyvning til en udvalgt græsmark blev det klart for fartøjschefen, at et læhegn var i vejen for det planlagte landings område og fartøjschefen drejede derfor ca. 90 grader mod højre for at lande på en tilstødende jordmark.

Luftfartøjet blev sat hårdt på jordmarken, hvorved hovedunderstellet delvist blev revet af.

Kort tid efter havariet ringede fartøjschefen til Stauning AFIS (Aerodrome Flight Information Service) og meddelte, at fartøjschefen var nødlandet i god behold. Denne meddelelse blev videresendt til Billund (EKBI)

Der opstod ikke brand, men luftfartøjet blev væsentligt beskadiget ved havariet.

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



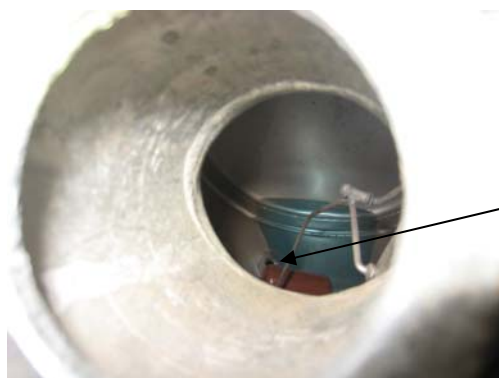
Oplysninger om personel

Fartøjschefen var indehaver af et gyldigt PPL (A) certifikat. Den helbredsmæssige godkendelse var gyldig indtil d. 18.5 2010. Rettigheden til Single Engine Piston Land (SEP (land) var gyldig indtil den 31.8.2009. Flyvetidsopgørelsen:

	Sidste 24 timer	Sidste 90 dage	Total
Alle typer	0:40	3:20	187:35
Denne klasse / type:	0:40 / 0:40	3:20 / 3:20	187:35 / 54
Antal landinger:	1 / 1	4 / 4	556 / 104

Undersøgelse af luftfartøjet

Undersøgelsen af motoren afdækkede ikke fejl eller skader, som ikke kunne relateres til havariet. Ved gennemgang af motorens brændstofsyste blev det konstateret, at brændstoffilter husene til motorens to karburatorer ikke indeholdt brugbart brændstof. Luftfartøjets to brændstoftanke blev ligeledes undersøgt og det blev konstateret at reservebrændstoftanken indeholdt ca. en kvart liter ikke brugbart brændstof. Brændstof mængden i hovedtanken var ca. 20 liter.



Brændstof udtag
til motor.

Reservetank

Supplerende oplysninger

Da motorstoppet indtraf, valgte fartøjschefen brændstofvælgeren fra reservetanken til hovedtanken og forsøgte at genstarte motoren. Motoren startede kortvarigt men stoppede igen. Herefter koncentrerede fartøjschefen sig om nødlandingen. Efter nødlandingen satte fartøjschefen brændstofvælgeren til lukket position, for at en evt. brand ikke skulle udvikle sig omkring motoren.



Tankvælger

Konklusion

Det har ikke været muligt for Havarikommissionen at afdække, hvorfor motoren ikke kunne genstartes, men det var evident at motorstoppet skyldes brændstofmangel til motoren.