

HCLJ510-000689	Accident				
Dato:	18-09-2009	Tidspunkt:	Kl. 15:15:00 UTC		
Skader på luftfartøj:	Substantial	Sted:	EKHK		
Luftfartøjet.					
Registrering:	OY-AYR	Fase:	Landing		
Luftfartøjstype:	GRUMMAN AMERICAN - AA5 TRAVELER	Formål:	General Aviation - Pleasure - Local		
Flyveregler:	VFR				
Personskade.	Fatal	Serious	Minor	None	Unknown
Flyvebesætning:				1	
Passagerer:					

Flyvningens historie

Efter at have udført en landingsrunde samt en efterfølgende lokalflyvning og landing uden bemærkninger kom luftfartøjet gentagne gange i luften i forbindelse med flyvningens tredje landing. Ved sidste sætning blev luftfartøjet sat på næsehjulet før hovedhjulene, hvorved næsehjulsunderstellet kollapsede.



Det var fartøjschefens vurdering, at en kombination af for høj flyvehastighed under slutindflyvningen, for høj vertikal synkehastighed ved sætningen samt en lav flyveerfaring på luftfartøjstypen fik indflydelse på hændelsesforløbet.

Recommended Elements Of a Stabilized Approach

Nedenstående anbefalinger er udarbejdet af Flight Safety Foundation (FSF).

FSF har undersøgt havarier i forbindelse med landinger. Ved en undersøgelse blev det fastlagt at ustabil indflyvning (un-stabilized approach) var en faktor i 66 % af havarierne.

FSF har opstillet en tabel med de elementer, der skal indgå for at et luftfartøj er stabilt etableret under indflyvningen (stabilized approach). Tabellen kan anvendes som en vejledning i forbindelse med operation af mindre enmandsopererede luftfartøjer. Tabellen er frit oversat til dansk.

”Alle flyvninger skal være stabilt etableret (stabilized) i 1000 ft over lufthavnens elevation under instrumentvejrforhold (IMC) og i 500 ft over lufthavnens elevation under visuelle meteorologiske vejrforhold (VMC).

En indflyvning er stabilt etableret når alle følgende kriterier er mødt:

- 1. Luftfartøjet befinder sig i den korrekte indflyvningsretning (flight path).*
- 2. Kun små ændringer af kurs og pitch er nødvendige for at fastholde den korrekte indflyvningsretning (flight path).*
- 3. Flyvehastigheden er ikke større end $V_{ref} + 20$ kt indikeret hastighed og ikke mindre end V_{ref} .*
- 4. Luftfartøjet er korrekt konfigureret til landing.*
- 5. Synkehastigheden er ikke større end 1000 ft pr minut, såfremt en indflyvning kræver en synkehastighed på mere end 1000 ft i minuttet, skal en speciel briefing udføres.*
- 6. Motorkraften, der anvendes er passende for den konfiguration luftfartøjet har og den er ikke mindre end den mindste motorkraft for indflyvning som fabrikanten har angivet.*
- 7. Alle briefinger og tjeklister er udført.*
- 8. Specifikke typer af indflyvninger er stabilt etableret hvis disse også opfylder følgende: Instrument landings system (ILS) indflyvninger skal indflyves indenfor en dot af glide slope og localizer; en kategori II ILS eller kategori III ILS indflyvning skal holdes indenfor expanded localizer område; under circling indflyvning skal vingerne være vandrette når luftfartøjet befinder sig på finalen i 300 ft over lufthavnens elevation.*
- 9. Unikke indflyvningprocedurer eller ikke normale forhold som kræver en afvigelse fra de ovenstående elementer for en stabil indflyvning kræver en speciel briefing. ”*

En indflyvning, der bliver ustabil etableret (un-stabilized) under 1000 ft over lufthavnens elevation under instrumentvejrforhold (IMC) eller under 500 ft over lufthavnens elevation under visuelle meteorologiske vejrforhold (VMC), kræver en afbrudt indflyvning.

Havarikommissionens vurderinger

Havarikommissionen vil her gerne understrege vigtigheden af at sikre en stabil slutindflyvning.