

REDEGØRELSE

HCLJ510-000668	Havari		
Luftfartøj:	DHC-6 Twin Otter	Registrering:	OY-POF
Motorer:	2 – PT6A-27	Flyvning:	Charter, VFR
Besætning:	2 – ingen tilskadekomne	Passagerer:	Ingen
Sted:	73 24N 24 30W	Dato og tidspunkt:	29.7.2009 kl. 1200 UTC

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) fik meddelelse om havariet fra operatøren d. 29.7.2009 kl. 1700 UTC.

Flyvningens historie

Havariet indtraf i forbindelse med en VFR fragtflyvning fra Mestersvig (BGMV) til position 73 24N 24 30W. Piloterne havde tidligere på dagen fløjet den samme rute (BGMV – 73 24N 24 30W – BGMV).

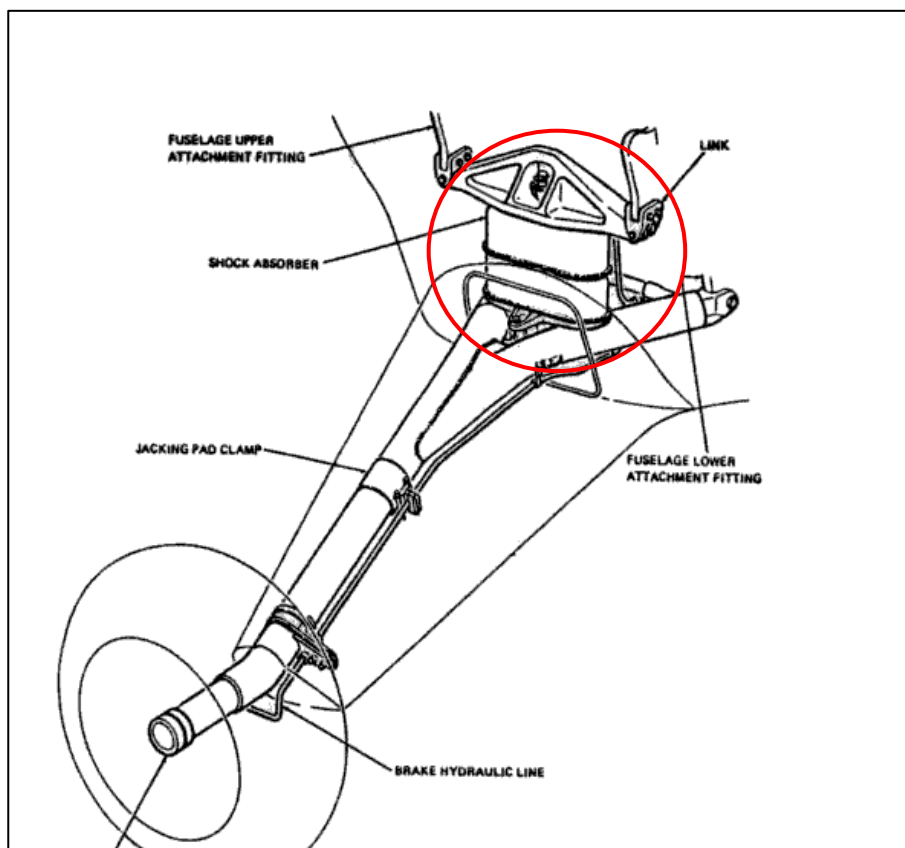
Ved ankomst til det valgte landingsområde valgte piloterne at lave en lav overflyvning for at bedømme vindforholdene. Det var piloternes vurdering, at vindretningen var skiftende med en vindstyrke på ca. 5 knob.

Umiddelbart før baneenden var det piloternes oplevelse, at luftfartøjet blev udsat for en uventet nedad rettet vindstrømning (downdraft), hvilket medførte, at det højre hovedhjul fik kontakt med jorden før den tiltænkte landingsbane. Luftfartøjet kom i luften igen, og ved den efterfølgende sætning tippede luftfartøjet over mod højre, hvor et flaphængsel på højre vinge fik kontakt med jorden med skader på højre krænger og flap til følge.

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

Skader på luftfartøjet

Ved det højre hovedhjuls første sætning kollapsede en gummiklods (main wheel rubber shock absorber block) til landingsunderstellets affjedringssystem.



Der opstod endvidere følgeskader på højre vingens flap og krængeror.



Meteorologiske oplysninger

Grundet havaristedets position har det været vanskeligt at rekonstruere vejrforholdene på havaritidspunktet. Danmarks Meteorologiske Institut har med baggrund i nærmeste radiosonderinger og vejrrapporter fra Scoresbysund og Constable Point (2-300 km fra havaristedet) udarbejdet følgende vejroplysninger.

Luftmasse: Nordlig strømning og i højder over ca. 5000 fod advektion af varmluft (og dermed en inversion i 5-6000 fod). Advektion af varmluft i højden har en tendens til at forstærke hvirvler (horisontale og eventuelt vertikale rotoror) som opstår på grund af terrænhøjdens variation.

Vind:
3000 fod: 320-350 grader, 10-20 knob.
2000 fod: 270-360 grader, 10-20 knob.
Jordoverflade: variabel 5-15 knob.

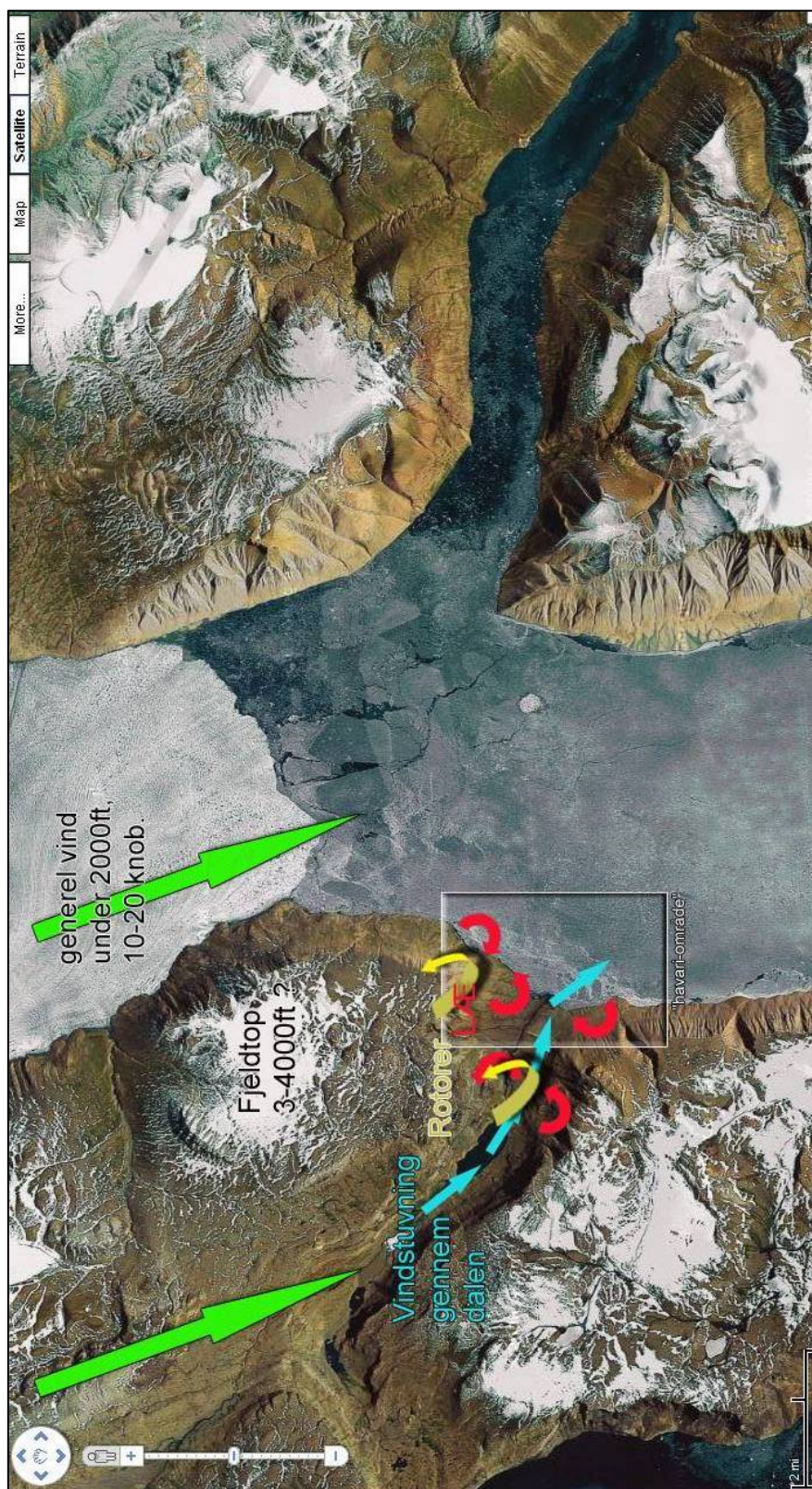
Konklusion: Mangel på data gør det umuligt at beskrive vind- og turbulensforhold på stedet med præcision.

Strømningen har været nordvestlig til nordlig og vindhastighederne har næppe været signifikante, - der har antageligt været under 15 knob i generel vind ved overfladen i området.

Landingsstedet lå i læ af en fjeldtop mod nordvest, og omkring denne har der sandsynligvis været læhvirvler, der har medført en ”uroeligt skiftende vind” og windshearforhold på landingsstedet.

Der kan også være forekommet ”vertikale rotoror” i læ af fjeldet, og disse kan opleves som ”downdraft”.

Illustration af sandsynlige hvirvler og vindforhold i havariområdet.



Teknisk undersøgelse

Havarikommisionens gennemgang af luftfartøjets tekniske dokumentation gav ikke anledning til bemærkninger. Det konstateredes, at gummiklodsens (main wheel rubber shock absorber block) til landingsunderstellets affjedringssystem var en ubetinget komponent (unconditioned component – no hard time).

Havarikommisionens vurderinger

Havarikommisionen finder det sandsynligt, at lokal topografi kombineret med aktuelle vindforhold fik indflydelse på hændelsesforløbet.