



STATEMENT

Generelt

HCLJ sagsnummer:	2017-13
UTC dato:	25-08-2017
UTC tidspunkt:	09:35
Begivenhed:	Serious incident
Sted:	Nordfalster
Personskade:	None
Informationskilde:	Underretningsformular, interviews og motorundersøgelse

Fly

Registrering:	OY-BNH
Flytype:	CESSNA F172 N
Flyveregler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	Specialised Operations (Aerial Work) Aerial Observation
Flyvefase:	En route
Flykategori:	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane
Sidste afgangssted:	Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde
Planlagt landingssted:	Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde
Skade på fly:	Minor
Motortype:	Lycoming 320 Family (O-320-H2AD)

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse fra Kontrolcentralen i Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH) d. 25-08-2017 kl. 09:50.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), the National Transportation Safety Board (NTSB) USA og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) om den alvorlige hændelse d. 28-08-2017.

Havarikommissionen har efter en indledende sikkerhedsundersøgelse og med henvisning til artikel 5 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 138 valgt ikke at foretage yderligere sikkerhedsundersøgelser. Med reference til artikel 16 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 143 lukkes Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelse ved denne statement.

Flyvningens forløb

Den alvorlige hændelse skete i forbindelse med en lokal observationsflyvning fra Roskilde (EKRK).

Formålet med flyvningen var at tælle sæler i udvalgte kystområder ved Sydsjælland, Langeland, Lolland og Falster.

Piloten havde erfaring med observationsflyvninger på den aktuelle flytype og oplyste, at der under flyvningen blev gjort brug af de anbefalede indstillinger for motorydelse.

Flyvningerne mellem observationsområderne blev foretaget i et flyvehøjdeinterval fra 1500 fod til 2000 fod over havets overflade (msl). Over observationsområderne var flyvehøjden ca. 700 fod msl.

Efter at have udført observationsflyvninger over den sydvestlige del af Falster satte piloten kursen mod Præstø og steg til 2000 fod msl. I 2000 fod msl satte piloten motorydelsen til 2300 omdrejninger og justerede brændstof/luft-blandingen (leaning).

Pludseligt opstod der kraftige motorvibrationer.

Piloten gennemførte uden succes de relevante nødprocedurer og orienterede flyveinformationstjenesten om, at det var nødvendigt at udføre en nødlanding.

Under hændelsesforløbet oplevede piloten kraftige motorvibrationer men ingen røgudvikling.

Piloten udvalgte en høstet bygmark og landede.

Da flyet holdt stille på bygmarken, stoppede flyets motor af sig selv.

Ved brug af flyets kommunikationsradio informerede piloten via en pilot i et andet fly i luftrummet over Nordfalster flyveinformationstjenesten om, at alle ombordværende var uskadede.

Den alvorlige hændelse skete i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

Havarikommissionen har efter en indledende sikkerhedsundersøgelse og med henvisning til artikel 5 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 138 valgt ikke at foretage yderligere sikkerhedsundersøgelser. Med reference til artikel 16 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 143 lukkes Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelse ved denne statement.

Motorundersøgelse

En efterfølgende motorundersøgelse afdækkede, at udstødningsventil nummer fire var knækket, samt at dele af udstødningsventil nummer fire var transporteret rundt til øvrige cylindere og havde forårsaget større skader.

Flyets motor blev under hændelsesforløbet væsentligt beskadiget.

Havarikommisjonen har efter en indledende sikkerhedsundersøgelse og med henvisning til artikel 5 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 138 valgt ikke at foretage yderligere sikkerhedsundersøgelser. Med reference til artikel 16 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 143 lukkes Havarikommisjonen's sikkerhedsundersøgelse ved denne statement.