



## STATEMENT

### Generelt

HCLJ sagsnummer:	2018-308
UTC dato:	05-06-2018
UTC tidspunkt:	09:54
Begivenhed:	Alvorlig hændelse
Sted:	5 kilometer (km) syd for Frederikssund
Personskade:	None
Informationskilde:	Rapportformular, interviews og motorundersøgelse

### Fly

Registrering:	OY-BJF
Flytype:	CESSNA F150 M
Flyveregler:	VFR
Operationstype:	Non-Commercial Operations Pleasure Cross Country
Flyvefase:	En route
Flykategori:	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane
Sidste afgangssted:	Denmark EKHK : Holbaek (Private/Privat Ad)
Planlagt landingssted:	Denmark EKRK (RKE): Kobenhavn/Roskilde
Skade på fly:	None
Motortype:	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA 200 FAMILY

### Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse fra Kontrolcentralen i Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH) d. 05-06-2018 kl. 10:02.

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. 06-06-2018 kl. 08:58.

*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 dette statement.*

## **Flyvningens forløb**

Den alvorlige hændelse skete i forbindelse med en privatflyvning fra Holbæk (EKHK) til Roskilde (EKRK).

I ca. 1200 fod med 2300 motoromdrejninger, oplevede piloten pludseligt motorvibrationer efterfulgt af en mindre reduktion i omdrejningstallet.

Piloten udførte de relevante nødprocedurer med en nødvendig reduktion af motoromdrejningstallet for at mindske vibrationerne til et acceptabelt niveau.

Det var ikke muligt at holde flyvehøjden, og piloten forberedte en nødlanding på en mark. Piloten informerede flyvekontrolltjenesten og valgte at udfælde flaps til fuldt udfældet position (40 grader).

Flyet landede og stoppede på marken uden umiddelbare synlige skader på flyet.

Piloten kontaktede herefter per telefon meldekantor for lufttrafiktjeneste og informerede om, at de to ombordværende var uskadte.

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

## **Motorundersøgelse**

En efterfølgende teknisk undersøgelse afdækkede, at udstødningsventilen til cylinder nr. 1 var knækket. Den knækkede ventil havde forårsaget større skader på cylinder og stempel nr. 1. Der blev ikke konstateret andre skader på motoren.

Motoren var af typen Continental O-200-A med et anbefalet overhalingsinterval (Time Between Overhaul, TBO) fra motorfabrikanten på 1800 flyvetimer.

Motoren var købt som ny og installeret i flyet i 1995. Motoren havde på hændelsestidspunktet en total flyvetid på 3012 flyvetimer og var i perioden fra 1995 og frem til hændelsestidspunktet ikke blevet overhalet.

Forlængelser af overhalingsintervaller (TBO extension) kan generelt finde sted i overensstemmelse med Bestemmelser for Civil Luftfart BL 1-2 og AIC B 16/12.

*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 dette statement.*