



STATEMENT

Generelt

HCLJ sagsnummer:	HCLJ510-2017-325
UTC dato:	16-04-2017
UTC tidspunkt:	12:05
Begivenhed:	Accident
Sted:	Grønnessegaard ved Hundested
Personskade:	None
Informationskilde:	Underretningsformular, fotodokumentation og interview

Fly

Registrering:	OY-CAB
Flytype:	PARTENAVIA P68 B
Flyveregler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	Non-Commercial Operations Pleasure Cross Country
Flyvefase:	Take-off
Flykategori:	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane
Sidste afgangssted:	Denmark (Grønnessegaard)
Planlagt landingssted:	Denmark (Hesselø)
Skade på fly:	Substantial

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 18-04-2017 kl. 11:59.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), the US National Transportation Safety Board (NTSB) og Trafik-Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) om havariet d. 19-04-2017 kl. 12:09.

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

Piloten udførte før flyvning en inspektion af flyet i flyets hangar. Inspektionen gav ikke anledning til anmærkninger.

I forbindelse med at flyet blev trukket ud af flyets hangar, blev piloten distraheret af personer, der opholdt sig i den vestlige ende af banen.

Piloten kontaktede pr. mobiltelefon sin søn for at få hans hjælp til at informere personerne i den vestlige ende af banen om flyets kommende start fra banen.

Piloten afsluttede mobiltelefonsamtalen, gik direkte mod flyet og steg om bord for at begynde på proceduren for motorstart. Efter opstart af motorerne kørte piloten flyet ned i den østlige ende af banen, hvor piloten udførte en opvarmning af motorerne uden anmærkninger.

Flyet startede og umiddelbart efter, at flyet var kommet i luften, hørte piloten et højt smæld og observerede, at flyets næsehjul og transporttrækstang lå på banen.

Piloten kontaktede igen telefonisk sin søn, og sønnen fjernede næsehjulet og transporttrækstangen fra banen.

Flyet landede og kom til et fuldt stop efter et landingsafløb på ca. 70 meter.

Havariet indtraf 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.

Skader på flyet

Nedenstående billede viser skaderne efter næsehjulets separation fra undersiden af den forreste del af flyets krop samt skaderne i forbindelse med den efterfølgende landing på græsbanen.



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.