



REDEGØRELSE

Alvorlig Hændelse

08-07-2014

med

PIPER PA28 181

OY-BLY



Visse rapportdata er genereret via EU-kommissionens fælles database for luftfart

FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en uafhængig statslig organisation der har til formål at undersøge havarier, ulykker og hændelser inden for luftfart og jernbane.

Havarikommissionen undersøger flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser med henblik på at forebygge sådanne. Undersøgelserne omfatter civile luftfartøjer over eller på dansk territorium samt uden for dansk territorium, hvor dansk registrerede civile luftfartøjer er involveret, med mindre det med fremmed stat er aftalt at denne foretager undersøgelsen.

I overensstemmelse med lov om luftfart afspejler denne redegørelse Havarikommissionens tekniske og operative vurdering af det indtrufnes omstændigheder, dets årsager og konsekvenser.

Undersøgelserne har alene et flyvesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller ansvar. Derfor kan enhver brug af denne redegørelse til andre formål end at forebygge fremtidige flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser føre til fejlagtige eller misvisende fortolkninger.

Eftertryk med kildeangivelse må offentliggøres uden særskilt tilladelse.

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2014-272
UTC dato: 08-07-2014
UTC tid: 14:56
Begivenhed: Serious Incident
Sted: Near Aarhus Airport (EKAH)
Personskade: None

Fly

Registrering: OY-BLY
Flytype: PIPER PA28 181
Flyveregler: Visually Flight Rules (VFR)
Operationstype: General Aviation Pleasure
Flyvefase: Takeoff
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKAH (AAR): Aarhus/Tistrup (Civ/Mil)
Planlagt landingssted: Denmark EKRD: Randers
Skade på fly: None

Notification

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse fra Kontrolcentralen i Københavns lufthavn, Kastrup d.08-07-2014 kl. 15:10.

Trafikstyrelsen (TS) blev notificeret om den alvorlige hændelse af Havarikommissionen d. 09-07-2014 kl. 13:30.

Flyvningens forløb

Den alvorlige hændelse indtraf i forbindelse med en privatflyvning fra Aarhus lufthavn (EKAH) til Randers flyveplads (EKRD).

Efter opstart af flyets motor kørte piloten ud til opvarmningsområdet ved bane 10L. Motorprøven blev udført uden anmærkninger i henhold til flyets checkliste.

Efter starten fra bane 10L steg flyet til ca. 650 fod, hvorefter piloten begyndte et venstre drej mod EKRD. I ca. 1000 fod, hvor piloten justerede motoromdrejningerne tilbage til ca. 2200 RPM, begyndte motoren at ryste kraftigt og tabe omdrejninger.

Piloten prøvede at regulere motoromdrejningerne uden at dette førte til ændringer i motorgangen. Herefter aktiverede piloten karburatorforvarmeren kortvarigt i ca. tre – fem sekunder, samt startede den elektriske brændstofpumpe, uden at dette førte til ændringer i motorgangen.

Piloten valgte herefter at holde fokus på at returnerer til EKAH idet det ikke var muligt holde flyvehøjden.

Piloten afsendte en nødmelding (Mayday) til Aarhus Approach (119.275 MHz), som derefter informerede piloten om, at alle baner var frie og at piloten selv kunne vælge bane.

Da bane 10L lå tættest på og indenfor glidedistance, valgte piloten denne bane og landede uden yderligere hændelser.

Under kørslen tilbage til general aviation (GA) parkeringsområdet, kontrollerede piloten separat begge magneter med magnetkontakten, uden at motorrystelserne forsvandt.

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

Teknisk undersøgelse

Undersøgelsen af motoren afdækkede, at udstødningsventilhovedet i cylinder nummer to var knækket i toppen af ventilstammen og havde beskadiget cylinderen og stemplet.

Motorens gangtid på hændelses tidspunktet var 2417 timer og alle vedligeholdelses intervaller var overholdt.

Cylinder nummer to med stempel



Løs ventilhovedrest



Ventilstyr



Beskadiget stempelhoved

Havarikommissionens vurdering

Det har ikke været muligt for Havarikommissionen at afdække, hvorfor ventilhovedet på udstødningsventilen i cylinder nummer to var knækket. Dertil var skaderne på cylinderen, ventilstammen og stemplet for omfattende.

Da motorens gangtid var 2417 timer kan det ikke udelukkes, at metaltræthed og /eller korrosion omkring ventilhovedet og ventilstammen kan have frembragt materialesvækkelse og brud på ventilstammen.

Det er Havarikommissionens vurdering at knækkede ventilhoveder på denne motor-type er forholdsvis sjældne.

Det er endvidere Havarikommissionens vurdering, at pilotens beslutning om at returnere tilbage til EKAH var en medvirkende årsag til, at motorproblemerne ikke resulterede i en udelanding med de risici dette kunne medføre.