



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Redegørelse 2022-237



Havari med OY-FRC (Piper PA-28-140) på Anholt (EKAT) d. 05-06-2022.

OFFENTLIGGJORT MARTS 2023

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. Sikkerhedsundersøgelserne 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 sikkerhedsundersøgelsen.

I overensstemmelse med EU forordningen 996/2010, luftfartsloven og ICAO bilag 13 afspejler denne redegørelse Havarikommissionens tekniske og operative vurdering af det indtrufnes omstændigheder, dets årsager og konsekvenser.

Sikkerhedsundersøgelserne 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.

INDHOLDSFORTEGNELSE

GENERELT	4
SYNOPSIS	5
FAKTUELLE OPLYSNINGER	6
Flyvningens forløb	6
Tilskadekomst af personer.....	6
Skader på luftfartøjet	6
Andre skader	8
Oplysninger om personel.....	8
Certifikat og helbredsgodkendelse.....	8
Flyveerfaring.....	8
Oplysninger om luftfartøjet	8
Generel information	8
Meteorologiske oplysninger	9
Aeronautisk rutinevejmelding (METAR).....	9
Oplysninger om flyvepladsen.....	9
Generel information	9
ANALYSE.....	10
Generelt	10
Sætning på EKAT	10
KONKLUSION	11

GENERELT

Sagsnummer:	2022-237
UTC dato:	05-06-2022
UTC tid:	17:02
Begivenhed:	Havari
Sted:	Anholt (EKAT)
Personskade:	Ingen
Registrering:	OY-FRC
Luftfartøjstype:	Piper PA-28-140
Flyveregler:	Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype:	Privat
Flyvefase:	Landing
Luftfartøjskategori:	Fastvinget
Sidste afgangssted:	Privat flyveplads på Langeland
Planlagt landingssted:	EKAT
Skade på luftfartøj:	Væsentligt
Motortype:	1 x Lycoming O-320-E3D

SYNOPSIS**Notifikation**

Alle tidsangivelser i denne redegørelse er koordineret universaltid (UTC).

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 05-06-2022 kl. 18:28.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), the US National Transport Safety Board (NTSB) og Trafikstyrelsen (TS) om havariet d. 08-06-2022 kl. 13:48.

Sammenfatning

Piloten konstaterede umiddelbare skader på flyet efter en hård sætning på Anholt (EKAT), men valgte at fortsætte flyvningen til Randers (EKRD).

Beslutningen øgede risikoen for et efterfølgende alvorligere hændelsesforløb og reducerede flyvesikkerheden.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Flyvningen var en privat VFR-flyvning fra en privat flyveplads på Langeland til Anholt (EKAT).

Ved landingen på bane 21 på EKAT satte piloten flyet utilsigtet hårdt, hvorved flyet kom i luften igen. Piloten afbrød landingen og gav fuld gas for at gå rundt og udføre en ny anflyvning og landing.

Under stigningen bemærkede piloten, at det ikke var muligt at give fuld gas (2300 omdrejninger per minut (rpm) fremfor 2500 rpm). Piloten konstaterede endvidere, at det var vanskeligere at anvende siderorspedalerne.

Piloten var efter den hårde sætning bevidst om følgeskader på flyet, men besluttede sig for at fortsætte flyvningen til Randers (EKRD).

Under flyvningen til EKRD var piloten i radiokontakt med Aarhus Approach.

Piloten rapporterede sin situation til Aarhus Approach.

Aarhus Approach foreslog piloten, inden fortsat flyvning til EKRD, at udføre en overflyvning i Aarhus (EKAH), så kontroltårnet kunne vurdere potentielle skader på flyets understel. Piloten var enig.

Aarhus Approach opfordrede efterfølgende piloten til at lande i EKAH for at få foretaget en vurdering af skaderne. Derudover var der brand- og redningsberedskab tilgængeligt i EKAH.

Piloten landede i EKAH uden yderligere begivenheder og kørte til parkering.

Piloten bemærkede dog under kørsel på jorden, at det ikke var muligt at styre flyets næsehjul via brug af siderorspedalerne.

Haveriet skete i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

Tilskadekomst af personer

Tilskadekomst	Besætning	Passagerer	Andre
Omkomne			
Alvorlig			
Ingen	1	1	

Skader på luftfartøjet

I EKAH udførte piloten en inspektion af flyet og valgte efter konsultation med en certificeret flymekaniker at blive i EKAH og afvente yderligere undersøgelser.

Observerede skader på flyet:

- Propelbladene havde propeltippeskader.
- Motor- og næsehjulsunderstelsophænget var beskadiget.
- Brandskot havde deformationer.
- Næsehjulsunderstelsbenet var bukket bagud.
- Næsehjulsskærmen var beskadiget.
- Der var hul i strukturen på undersiden af flykroppen bag næsehjulsunderstellet.



Foto 1. Bukket næsehjulsunderstel og beskadiget hjulskærm.

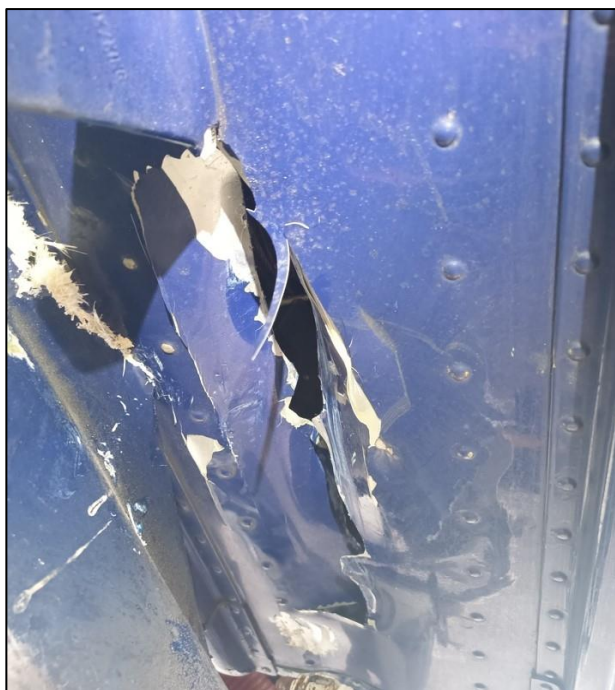


Foto 2. Hul på undersiden af flykroppen bag næsehjulsunderstellet.



Foto 3. Beskadiget næsehjulsunderstøtts- og motorophæng.

Andre skader

Ingen.

Oplysninger om personel

Certifikat og helbredsgodkendelse

Piloten - mand 62 år - var indehaver af et gyldigt privatflyvercertifikat (PPL(A)).

Pilotens certifikatrettighed Single Engine Piston (SEP) (land)) var gyldig indtil d. 30-09-2023.

Pilotens helbredsgodkendelse (klasse 2) var gyldig indtil d. 06-06-2023.

Flyveerfaring

	Seneste 24 timer	Seneste 90 dage	Total
Antal timer, alle typer	-	8:30	170:15
Antal timer, denne type	-	-	-
Antal landinger	-	10	-

Oplysninger om luftfartøjet

Generel information

Flyfabrikant:	Piper Aircraft Corporation
Flytype:	PA-28-140, Cherokee Cruiser
Fabrikationsnummer:	28-7325016
Luftdygtighedseftersynsbevis:	Udløbsdato d. 09-03-2023
Motorfabrikant:	Lycoming
Motortype:	O-320-E3D
Maksimum tilladte startmasse:	975 Kilogram (kg)

Brændstofbeholdning start: 176 liter (l)
Vedligeholdelse: Flyet blev normalt vedligeholdt i EKRD

Meteorologiske oplysninger

Aeronautisk rutinevejrmedling (METAR)

Der blev ikke udstedt METAR for EKAT.

Aarhus (EKAH) lå cirka 39 nautiske mil (nm) sydvest for EKAT.

METAR EKAH 051650Z AUTO 14006KT 120V180 9999 NCD 21/12 Q1028=

METAR EKAH 051720Z AUTO 13005KT 100V160 9999 NCD 20/12 Q1028=

Oplysninger om flyvepladsen

Generel information

Flyvepladsens referencepunkt: 56° 41 56 N 11° 33 21 Ø
Elevation: 23 fod
Baneretninger: 03/21
Banedimensioner: 650 meter (m) x 20 m
Baneoverflade: Græs
Reparationsmuligheder: Nej

ANALYSE

Generelt

Piloten var behørigt certificeret.

Flyet var før start luftdygtigt.

Sætning på EKAT

Følgeskader efter den hårde sætning på EKAT forhindrede piloten i at give fuld gas, og gjorde det vanskeligere at betjene siderorspedalerne.

Trods viden om følgeskaderne valgte piloten at fortsætte flyvningen til EKRD.

Havarikommissionen finder det sandsynligt, at pilotens beslutningsproces var påvirket af,

- At der ikke var reparationsmuligheder på Anholt.
- At flyet normalt blev vedligeholdt i EKRD.

Havarikommissionen skønner, at ovenstående beslutningsproces mentalt skyggede for en optimal risikovurdering.

Elementer i en risikovurdering kunne være:

- Umiddelbar landing på EKAT frem for fortsat flyvning med potentielle latente skader.
- Uforudsete følgevirkninger af kendte skader.
- Flyets fortsatte luftdygtighed efter den hårde sætning.
- Flyvning over en større distance over vand.

Det er Havarikommissionens vurdering, at pilotens beslutning øgede risikoen for et efterfølgende alvorligere hændelsesforløb og reducerede flyvesikkerheden.

KONKLUSION

Piloten konstaterede umiddelbare skader på flyet efter en hård sætning på EKAT, men valgte at fortsætte flyvningen til EKRD.

Beslutningen øgede risikoen for et efterfølgende alvorligere hændelsesforløb og reducerede flyvesikkerheden.