



## STATEMENT

### Generelt

HCLJ sagsnummer:	2018-361
UTC dato:	10-07-2018
UTC tidspunkt:	16:47
Begivenhed:	Serious incident
Sted:	Between the cities of Hobro and Randers
Personskade:	None
Informationskilde:	Rapportformular, interviews og teknisk undersøgelse

### Fly

Registrering:	OY-JAD
Flytype:	PIPER PA32R
Flyveregler:	Instrument Flight Rules (IFR)
Operationstype:	Non-Commercial Operations Pleasure
Flyvefase:	En route
Flykategori:	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane
Sidste afgangssted:	Denmark EKVH: Vesthimmerland
Planlagt landingssted:	Denmark EKRR (RKE): København/Roskilde
Skade på fly:	None

### Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse fra Kontrolcentralen i Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH) d. 10-07-2018 kl. 17:09.

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. 19-07-2018 kl. 12:25.

## **Flyvningens forløb**

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

Motorstart og –opvarmning før flyvning gav ikke anledning til bemærkninger.

Efter ca. 20 minutters flyvning, på en position mellem Hobro og Randers i en flyvehøjde på ca. 5000 fod, oplevede piloten et strømsvigt.

Inden for et minut forsvandt strømmen sekventielt til flyets motorinstrumenter, radioer og transponder.

Flyets standby instrumenter og en ombordværende GPS med eget batteri var stadig funktionelle.

Piloten satte kurs mod Randers (EKRD) og udførte nødtjeklisten.

Piloten kontaktede herefter flyvekontrolltjenesten ved et mobiltelefonopkald til Kastrup Briefing og informerede om nødsituationen. Piloten fik tilladelse af flyvekontrolltjenesten til at flyve til Aarhus (EKAH), hvor brand- og redningstjenesten stod til rådighed.

Da flyet nærmede sig EKAH, kontaktede piloten kontrolltårnet via sin mobiltelefon. Tårnflyvelederen informerede piloten om, at flyets understel ikke var udfældet. Piloten udførte en nødudfældning, og tårnflyvelederen bekræftede efterfølgende, at understellet var udfældet.

Flyet landede og kørte ved egen kraft til parkering.

## **Teknisk undersøgelse**

Den efterfølgende tekniske undersøgelse afdækkede følgende:

- Flyets batteri var afladet. Batterispændingen viste 22,2 volt.
- Generatorens drivrem var løs og vendt rundt, så V-delen vendte modsat. Se billede 1.
- Flyets indikationslys for generator-fejl (ALTERNATOR INOP) og lav spænding (LOW BUS VOLTAGE) tændte begge ved tilslutning af strøm.



Billede 1. Drivrem.

### **Havarikommissionens undersøgelsesforløb**

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.