



## STATEMENT

### Generelt

HCLJ sagsnummer:	HCLJ510-2017-326
UTC dato:	21-04-2017
UTC tidspunkt:	13:25
Begivenhed:	Serious incident
Sted:	Copenhagen, Roskilde (EKRK)
Personskade:	None
Informationskilde:	Underretningsformular, interview, fotodokumentation og Havarikommissionens egne undersøgelser på hændelsesstedet

### Fly

Registrering:	OY-EKA
Flytype:	PIPER PA28RT 201T
Flyveregler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	Non-Commercial Operations Pleasure Cross Country
Flyvefase:	Landing
Flykategori:	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane
Sidste afgangssted:	Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde
Planlagt landingssted:	Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde
Skade på fly:	Minor

### Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog d. 21-04-2017 kl. 13:55 meddelelse om den alvorlige hændelse fra Kontrolcentralen i København, Kastrup (EKCH).

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 den alvorlige hændelse d. 26-04-2017 kl. 06:59.

*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

Den alvorlige hændelse skete i forbindelse med landing på bane 29 i Roskilde (EKRR).

For at opretholde sine certifikatrettigheder havde piloten til hensigt at udføre tre starter og landinger.

Under den tredje slutindflyvning til bane 29 trak piloten gashåndtaget tilbage til tomgang for at udføre en mærkelanding.

På finalen til bane 29 hørte piloten advarselshornet for, at landingsunderstellet var indfældet. Piloten ignorerede bevidst advarselshornet, fordi hensigten var at udføre en mærkelanding med motoren i tomgang.

Piloten var fuldt fokuseret på vindforholdene og det valgte mærkelandingspunkt.

I udfladningen og umiddelbart før sætning af flyet på bane 29, kom propellen i kontakt med banen. Piloten observerede, at flyet lå lavt i forhold til det forventede, og at håndtaget for ind- og udfældning af landingsunderstellet var i indfældet position.

Flyet landede og kom til fuldt stop efter et kort landingsafløb.

Piloten valgte håndtaget for ind- og udfældning af landingsunderstellet til udfældet position og hørte, at hydrauliksystemet blev aktiveret. Piloten valgte derefter håndtaget for ind- og udfældning af landingsunderstellet til indfældet position og slukkede for flyets tekniske systemer.

Piloten gjorde under hændelsesforløbet brug af aktivt støjreducerende hovedtelefoner.

Den aeronautiske rutinevejrmeddelelse (METAR) kl. 13:20 angav vindforholdene til at være 270° 23 knob med vindstød op til 33 knob.

Den alvorlige hændelse 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



*Havarikommisjonen 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 Havarikommisjonens sikkerhedsundersøgelse ved denne statement.*