

## REDEGØRELSE

<b>HCLJ510-000351</b>	<b>Havari</b>		
Luftfartøj:	Reims Aviation F172M	Registrering:	OY-BFW
Motor:	1 Lycoming O-320-D2J	Flyvning:	Privatflyvning VFR
Besætning:	1 – ingen tilskadekomst	Passagerer:	Ingen
Sted:	1 nm vest for Horsens	Dato og tidspunkt:	09.04.2007 kl. 1300 UTC

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) modtog melding om havariet fra kontrolcentralen i Københavns Lufthavn Kastrup den 9. april 2007 kl. 1315 UTC.

### Flyvningens historie

Flyvningen, hvorunder havariet indtraf, var en privatflyvning VFR fra Aalborg Lufthavn (EKYT) til Vojens Lufthavn (EKSP).

Under flyvningen konkluderede fartøjschefen, at det han tidligere havde opfattet som værende finregn på frontruden, var olie. Han fandt ingen unormale instrumentvisninger på dette tidspunkt.

Fartøjschefen udsendte ”pan-pan-pan” (Ilmelding) og bad om en kurs til Billund Lufthavn (EKBI).

Da motoren begyndte at gå ujævnt, og der på grund af olie ikke længere var udsyn igennem frontruden, kaldte fartøjschefen mayday. Motoren vibrerede og tabte ydelse, hvilket ledte til tab af flyvehøjde. I ca. 700 ft lød et højt smæld samtidigt med at, det gav et ryk i luftfartøjet. Luftfartøjet havde tabt propellen. Fartøjschefen, som kun havde udsyn via sideruden, landede på en mark ca. 1 nm vest for Horsens. Under landingen tippede luftfartøjet rundt over næsepartiet og kom til hvile på ryggen.



Fartøjschefen kunne forlade luftfartøjet uden at være kommet til skade. Luftfartøjet blev ødelagt ved havariet. Propellen blev fundet i nærheden af havaristedet, da et vidne havde observeret, at noget var faldet fra luftfartøjet og kunne udpege positionen.

Havariet indtraf i dagslys under visuelle meteorologiske vejrforhold (VMC).

### Tekniske undersøgelser

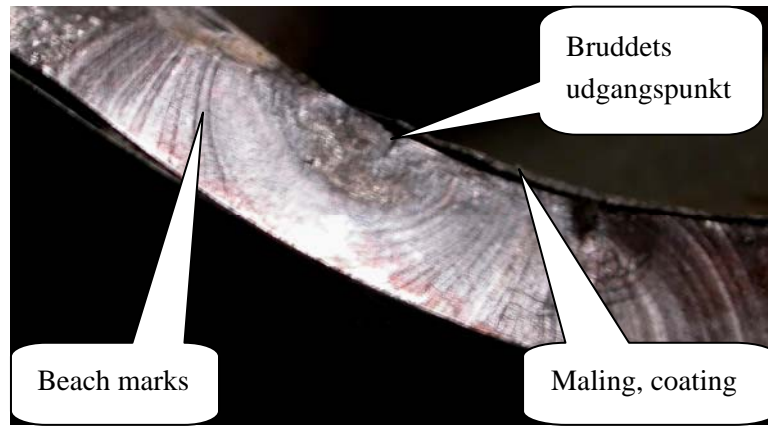
Efterfølgende havariet kunne det konstateres, at luftfartøjet havde mistet propellen som følge af brud på motorens krumtapaksel umiddelbart bagved krumtapakslens flange, hvorpå propellen var fastspændt.



Brudfladen blev analyseret og det blev konstateret, at der var tale om et udmattelsesbrud (fatigue fracture). Udmattelsen var begyndt indefra i den hule krumtapaksel og havde derefter bredt sig udad og til siderne i materialet. Der var korrosion til stede under malingen (coating) på indersiden af den hule krumtapaksel.

Billederne herunder viser brudfladen i krumtapakselen. Udmattelsesbruddets udgangspunkt samt linierne skabt under udviklingen af bruddet kan ses på billederne (fatigue fracture beach marks).





### **Havarikommissionens vurderinger**

Havarikommissionen vurderer, at udmattelsesbruddet blev igangsat af korrosion, som var til stede på materialet indvendig i den hule krumtapaksel. Det har ikke været muligt for HCLJ at fastslå, hvornår korrosionen var opstået. Det kan ikke udelukkes, at kimen til korrosionen var til stede, da krumtapakselen efter støbningen fik påført malingen indvendig.