

HCLJ510-000588	Accident				
Dato:	19-09-2008	Tidspunkt:	Kl. 08:42:00 UTC		
Skader på luftfartøj:	Substantial	Sted:	EKBI		
Luftfartøjet.					
Registrering:	OY-BGC	Fase:	Landing		
Luftfartøjstype:	PIPER - PA-28-180 CHEROKEE ARCHER	Formål:	General Aviation - Pleasure - Cross-country		
Flyveregler:	VFR				
Personskade.	Fatal	Serious	Minor	None	Unknown
Flyvebesætning:				1	
Passagerer:				4	

Flyvningens historie.

Ved kørsel på jorden og ved start i Københavns Lufthavn, Roskilde (EKRK) havde fartøjschefen ingen bemærkninger. OY-BGC skulle lande på bane 27 i EKBI. Vinden blev rapporteret til at være let fra syd. Det var fartøjschefens opfattelse, at der under slutindflyvningen og landingen ville være en let medvind, og fartøjschefen besluttede sig derfor at øge slutindflyvningsfarten til 73-75 MPH. Udfladningen og den efterfølgende sætning af hovedhjulene oplevedes som værende normal. Da næsehjulet fik kontakt med banen, begyndte luftfartøjet at skride ukontrollabelt til venstre. Det var ikke muligt for fartøjschefen at korrigere, og luftfartøjet skred sidelæns ud over siden af banen og kom til et fuldt stop i sikkerhedszonen med luftfartøjets næse vendt mod øst.

Det var fartøjschefens erfaring ved flyvninger med OY-BGC, at luftfartøjet i landingsafløbet umiddelbart efter sætning af næsehjulet havde en tendens til at trække mod venstre. Dette havde dog ikke tidligere haft indflydelse på styringen af luftfartøjet i landingsafløbet.

Havarikommissionens tekniske undersøgelser af luftfartøjet på havaristedet afdækkede ikke fejl, mangler eller skader, der ikke kunne relateres til havariet.

En efterfølgende teknisk undersøgelse på et vedligeholdelsesværksted afdækkede ikke fejl ved luftfartøjets bremsler.

Luftfartøjet var ikke udstyret med fodbremsler. Parkeringsbremsen anvendtes i forbindelse med en nedbremsning.

Havarikommissionens vurderinger.

Sporene fra udskridningen på bane 27 kan indicere to mulige scenarier:

- a) Bremserne kan have været påvirket ved sætning af luftfartøjet, hvilket i kombination med en højere sætningshastighed kan have forstærket luftfartøjets tendens til at trække mod venstre i landingsafløbet.

- b) Ved sætningen kan der være blevet givet input til sideroret mod venstre (sideroret var sammenkoblet med næsehjulstyringen), hvorved næsehjulet i sætningsøjeblikket har haft en venstredrejsposition.

Med baggrund i selve hændelsesforløbet samt de tekniske undersøgelser har det dog ikke været muligt for Havarikommissionen at afdække den direkte årsag til havariet.