

REDEGØRELSE

HCLJ510-000402	Hændelse		
Luftfartøj:	Robinson R44	Registrering:	OY-HDF
Motor(er):	Lycoming O-540-F1B5	Flyvning:	Andet erhverv, VFR
Besætning:	1 - ingen tilskadekomst	Passagerer:	3 - ingen tilskadekomne
Sted:	Københavns Lufthavn, Roskilde, EKRR	Dato og tidspunkt:	07.07.2007 kl. 2007 UTC

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) modtog meddelelsen om hændelsen fra Kontrolcentralen i Københavns Lufthavn, Kastrup, den 07. juli 2007 kl. 1620 LT.

Flyvningens historie

Flyvningen, hvorunder hændelsen indtraf, var en planlagt rundflyvning fra EKRR over København. Fartøjschefen havde tidligere på dagen udført en rundflyvning med samme luftfartøj. Efter opstarten af motoren bemærkede fartøjschefen, at håndtaget til varmereguleringen i kabinen var stramt at bevæge, men konkluderede, at det var en normal mekanisk modstand, som kunne afhjælpes ved smøring af varmespæddet ved næste eftersyn. Endvidere bemærkede fartøjschefen lidt mere motorstøj fra varmeanlægget end normalt.

Under airtaxi i lav højde fra parkeringsområdet til udflyvningsområdet ved bane 21, bemærkede fartøjschefen en odour af røg i kabinen, dog ikke mere end fartøjschefen havde observeret under tidligere flyvninger.

Umiddelbart efter starten fra bane 21, og i ca. 200 fod, opstod der en kraftig røgudvikling i kabinen, hvorefter fartøjschefen meddelte "Mayday, smoke in cabin" til Roskilde tårnfrekvens 118,9 MHz. Fartøjschefen foretog herefter en sikkerhedslanding tæt ved banekrydset til bane 29/21.

Efter fartøjschefen havde stoppet motoren, blev luftfartøjet evakueret uden yderligere problemer.

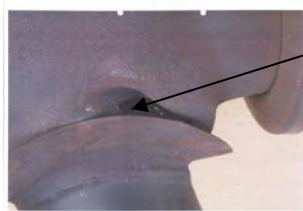
Hændelse indtraf i dagslys under visuelle meteorologiske vejrforhold (VMC).

Teknisk undersøgelse

Ved undersøgelsen af motoren blev det afdækket, efter at motorens varmekasse (mufler) var adskilt fra motorens udstødningsrør, at udstødningsrøret var revnet/gennembrændt. Ved denne utæthed mellem varmekassen og udstødningsrøret blev den varme udstødningsgas og udstødningsrøg derved ført frem til kabinen. Luftfartøjet var udstyret med et kulilteadvarelsesystem, men dette aktiverede ikke under hændelsen.

Virkemåden med varmekassen er at optage strålevarme fra udstødningen og ved hjælp af motorens køleblæser transportere varme frem til kabinen.

Det er Havarikommissionens vurdering, at gennembrændingen af udstødningsrøret ikke var en pludselig opstået fejl, men havde udviklet sig igennem et antal af flyvninger. Hændelser af denne karakter på denne luftfartstøjstype har ikke tidligere været registreret i Havarikommissionen.



Gennembrænding