

## REDEGØRELSE

<b>HCLJ510-000501</b>	<b>Havari</b>		
Luftfartøj:	Piper PA-34-220T	Registrering:	N344SE
Motor:	Continental TSIO-360-RB	Flyvning:	Andet erhverv, IFR
Besætning:	2 – ingen tilskadekomne	Passagerer:	Ingen
Sted:	Ved Narsaq Heliport, Grønland	Dato og tidspunkt:	14.04.2008 kl. 1610 UTC

Alle tidsangivelser i denne redegørelse er UTC.

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) modtog melding om havariet fra Narsaq Heliport den 14. april 2008 kl. 1640.

### Flyvningens historie

Flyvningen, hvorunder havariet indtraf, var en færgeflyvning fra Goose Bay Lufthavn (CYYR) Canada med planlagt destination Narsarsuaq Lufthavn (BGBW) Grønland.

Fartøjschefen havde planlagt at starte fra CYYR kl. 1045 og forventede at lande i BGBW kl. 1455, hvilket var en beregnet flyvetid på 4:10 timer.

Fartøjschefen har oplyst, at han i CYYR havde modtaget vejrudsigt for ruten fra Air Nav Canada via Woodward Aviation Services CYYR.

Luftfartøjets brændstoftanke var fyldte ved starten fra CYYR, hvilket svarede til en brugbar beholdning på 122 US gallons.

HCLJ har udmålt rutens storcirkel distance til 673,8 nm. Luftfartøjets rækkevidde inklusiv 45 min brændstof reserve var af fabrikanten angivet til mellem 812 nm og 828 nm afhængig af flyvehøjden.

- Kl. 1105 Startede fartøjschefen fra CYYR med kurs mod BGBW.
- Kl. 1431 Meldte fartøjschefen til Gander ATC om minimum brændstof og anmodede om prioriteret anflyvning til BGBW. På dette tidspunkt befandt luftfartøjet sig ude over Davis Strædet mellem Canada og den sydlige del af Grønland.
- Kl. 1453 Meldte fartøjschefen til Søndrestrøm Flight Information Centre (FIC), at han havde brændstof til 1:21 timers flyvning og forventede at nå BGBW om 1:15 timer.  
Da luftfartøjet ikke var udstyret med radiokompas (ADF), hvilket var påkrævet ved transitflyvning gennem Søndrestrøm FIR, var det ikke muligt for FIC at give fartøjschefen en radarvektor direkte ind til BGBW.
- Kl. 1506 Rapporterede fartøjschefen, at han havde 29 gallons brændstof tilbage.
- Kl. 1511 Luftfartøjets position 59 51,73N 048 39,91W - 122.6 nm til BGBW.
- Kl. 1515 Blev redningshelikopter klargjort til afgang fra Qaqortoq (BGJH).
- Kl. 1520 Fik fartøjschefen land i sigte. Luftfartøjet befandt sig i en flyvehøjde på 4.600 ft og bevægede sig mod land med en hastighed over havet på 82 kt.
- Kl. 1534 Lttede helikopteren OY-HIA fra BGJH.
- Kl. 1535 Anmodede Redningscentralen (RCC) fartøjschefen om at aktivere nød radio senderen (ELT) i luftfartøjet.

- Kl. 1546 Rapporterede fartøjschefen at han havde to fjorde i sigte, og søgte vejledning om, hvilken fjord han skulle vælge. Besætning på OY-HIA anbefalede Bredefjord som følge af vindforholdene.
- Kl. 1553 Befandt N344SE sig på positionen 60 40,44N 046 49,49W og besætningen på OY-HIA fik visuel kontakt med luftfartøjet.
- Kl. 1554 Rapporterede fartøjschefen, at "emergency fuel lights" lyste, hvilket var indikation for lav resterende brændstof beholdning.
- Kl. 1600 Fartøjschefen på N344SE meldte, at han var nødt til at lande i terrænet.
- Kl. 1603 Motoren på N344SE standsede på grund af brændstofmangel, hvorfor fartøjschefen kaldte MAYDAY.
- Kl. 1610 N344SE landede i terrænet.
- Kl. 1613 Narsaq Heliport (BGNS) rapporterede, at N344SE var nødlandet på sletten ca. 500 m fra heliporten, som ligger på positionen 60 55,00N 046 03,31W.
- Kl. 1615 OY-HIA havde N344SE i sigte.
- Kl. 1617 Landede en Sikorsky S61N redningshelikopter på havaristedet og rapporterede, at de to besætningsmedlemmer ikke var kommet til skade.

Havariet indtraf under landing i terrænet ca. 20 nm vest for den planlagte destination BGBW.

Havariet indtraf i dagslys under visuelle meteorologiske vejrforhold (VMC)

### **Skader på luftfartøjet**

Umiddelbart før luftfartøjet blev bragt til standsning, sank næseunderstellet ned i det bløde underlag og brød sammen, med skader på næsepartiet og propellernes blade til følge.





### **Vejr- og vindforhold**

Fartøjschefen har givet udtryk for, at modvinden over Davis Strædet var kraftigere end den, han havde forventet.

Følgende vejrsigter, der var udsendt fra vejrtjenestekontoret i Kangarlussuaq (BGSF) Grønland den 14. april 2008, var tilgængelige for fartøjschefen:

Kl. 0300 TAF BGBW 140300Z 140312 08022KT 9999 BKN100 TEMPO 0309 08030G40KT  
BECMG 0911 08030G40KT TEMPO 1112 08040G50KT.  
Kl. 0700 TAF BGBW 140700Z 140716 08025KT 9999 SCT100 BKN150 TEMPO 0716  
08030G40KT.  
Kl. 1000 TAF BGBW141000Z 141019 08030KT 9999 SCT040 BKN100 TEMPO 1019  
08042G55KT BKN040.  
Kl. 1300 TAF BGBW 141300Z 141319 08030KT 9999 SCT040 BKN100 TEMPO 1319  
08042G55KT BKN040.  
Kl. 1300 AMD TAF AMD 141600Z 141619 08045G58KT 9999 BKN120.

Vejrobservationer METAR blev med et interval på en time udsendt fra BGBW.

METAR, der blev udsendt fra BGBW den 14. april 2008, indeholdt følgende vindinformationer:

Kl. 0750 08029KT.  
Kl. 0850 08026KT.  
Kl. 0950 07039G49KT.  
Kl. 1050 08029G42KT.  
Kl. 1350 08041G54KT.  
Kl. 1450 07042G54KT.

Kl. 1550 07045G57KT.

Kl. 1650 07046KT.

### **Havarikommissionens vurderinger**

Vejrudsigten, der blev udsendt kl. 1000, var den senest tilgængelige for fartøjschefen inden starten fra Goose Bay i Canada. Den indeholdt oplysning om, at kraftige modvinde kunne forekomme i tidsrummet 1000 til 1900. Ligeledes viste dagens vejrudsigter og vejrrapporter gældende det sydlige Grønland op til fartøjschefens starttidspunkt kl. 1105, at modvinden havde en stigende tendens i dagens løb.

Havarikommissionen er af den opfattelse, at der i flyveplanlægningen ikke blev taget tilstrækkelig hensyn til de modvindsinformationer, der var tilgængelige.