



**Havarikommissionen**

**Notat**

14.09.2007

Sagsbehandler:  
te

Journal nr.:  
[skriv Journalnummer]

## **Foreløbig status for undersøgelser af havari med LN-RDK d. 9. september 2007**

### **Flyvningens historie**

Havariet vedrørte et luftfartøj i rutefart fra Københavns Lufthavn Kastrup til Aalborg Lufthavn.

Flyvningen fra København til anflyvningen af Aalborg var normal.

Under anflyvningen til Aalborg blev betjeningshåndtaget for landingsstellet aktiveret. Efter udløbet af sekvensen for sænkning af landingsstellet viste cockpitindikatorerne for landingsstel to grønne og et rødt lys. De to grønne lys viste, at venstre landingsstel og næsestel var sænket og låst. Det røde lys viste, at det højre landingsstel ikke var låst.

Landingen blev afbrudt.

En alternativ procedure for sænkning af landingsstellet blev foretaget. Også derefter viste cockpitindikatorerne, at højre landingsstel ikke var låst.

En visuel inspektion af landingsstel blev foretaget.

Besætningen forberedte dernæst luftfartøjet og passagerne på en nødlanding.

Luftfartøjet blev landet først på venstre landingsstel og umiddelbart efter på højre landingsstel, som kollapsede.

Luftfartøjet skred ud mod højre og kom til standsning i sikkerhedszonen ved siden af landingsbanen, hvilende på den nederste del af flykroppen og vingetippen.

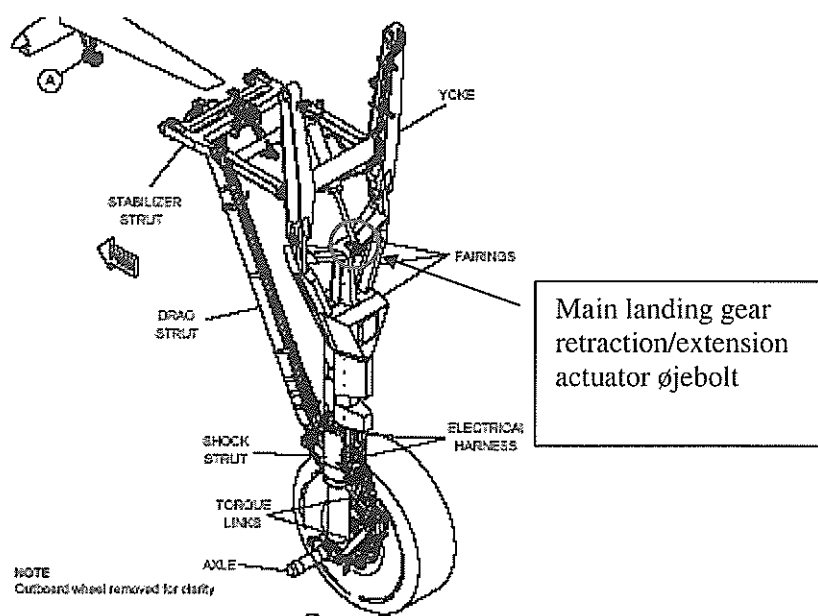
Luftfartøjet blev væsentligt skadet, og nogle passagerer fik mindre skader

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

## Tekniske undersøgelser

De tekniske undersøgelser har været koncentreret om det højre landingsstel. En skitsefigur heraf er vist nedenfor.

Under undersøgelserne blev det afdækket, at landingsstelsaktuatorens øjebolt var separeret fra aktuatorens stempel.



Landingsstellets aktuator, øjebolt og afstivningsstabilisator blev demonteret fra luftfartøjet for videre undersøgelse på et laboratorium.

En undersøgelse af aktuatorstemplets indre gevind blotlagde tilstedeværelsen af korrosion, som har svækket materialet og ledte til separationen af øjebolten fra aktuatorstemplet. Denne separation var hovedfaktoren ledende til understellets kollaps.

Myndighederne er blevet informeret om situationen og har udsendt et luftdygtighedsdirektiv, der kræver umiddelbart handling fra operatørerne.

## Videre forløb

Havarikommisjonen mener gjennom de foreløbige undersøgelser at have fastslået årsagen til det indtrufne havari. Havarikommisjonens undersøgelser fortsætter med henblik på at afdække yderligere faktorer i forbindelse med havariet.