



STATEMENT

Generelt

HCLJ sagsnummer:	HCLJ530-2017-60
UTC dato:	25-03-2017
UTC tidspunkt:	15:50
Begivenhed:	Serious incident
Sted:	Slaglille svæveflyveplads
Personskade:	None
Informationskilder:	Underretningsformular og Global Positioning System (GPS) data

Fly

Registrering:	OY-MXF
Flytype:	SCHEMPP HIRTH DUO DISCUST
Flyveregler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Check
Flyvefase:	Landing
Flykategori:	Fixed Wing Sailplane (Glider) Non-Powered Sailplane (Glider)
Sidste afgangssted:	Denmark (Slaglille)
Planlagt landingssted:	Denmark (Slaglille)
Skade på fly:	None

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse d. 03-04-2017 kl. 07:38.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om den alvorlige hændelse d. 07-04-2017 kl. 09:34.

BFU ønskede ikke at tilknytte en akkrediteret repræsentant til sikkerhedsundersøgelsen.

Havarikommissionen har efter en indledende sikkerhedsundersøgelse og med henvisning til artikel 5 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 138 valgt ikke at foretage yderligere sikkerhedsundersøgelser. Med reference til artikel 16 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 143 lukkes Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelse ved denne statement.

Flyvningens forløb

Den alvorlige hændelse skete under landing i forbindelse med et forårscheck af en førsteinstruktør.

Førsteinstruktøren sad i forsædet, og instruktøren, der fungerede som fartøjschef, sad i bagsædet.

Førsteinstruktøren udførte på finalen en sideglidning med fuldt udfældede luftbremser. Førsteinstruktøren fortsatte denne manøvre ned til ca. 60 meter over jorden, hvor førsteinstruktøren stoppede sideglidningen men fortsatte nedgangen med fuldt udfældede luftbremser.

Instruktøren, der sad i bagsædet, vurderede, at sigtepunktet lå før landingsbanen og valgte at indfælde luftbremserne umiddelbart før svæveflyets sætning på en mark før landingsbanen. Svæveflyet ramte en jordvold og kom i luften igen.

Svæveflyet landede efterfølgende på landingsbanen.

Den alvorlige hændelse skete i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

Havarikommissionen har efter en indledende sikkerhedsundersøgelse og med henvisning til artikel 5 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 138 valgt ikke at foretage yderligere sikkerhedsundersøgelser. Med reference til artikel 16 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 143 lukkes Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelse ved denne statement.