



STATEMENT

Generelt

HCLJ sagsnummer:	2018-82
UTC dato:	20-08-2017
UTC tidspunkt:	13:00
Begivenhed:	Accident
Sted:	Svæveflyvepladsen, Frederikssund nord
Personskade:	None
Informationskilde:	Underretningsformular samt foto- og vejrdokumentation

Fly

Registrering:	OY-XJJ
Flytype:	GROB G103 TWIN ASTIR
Flyveregler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Dual
Flyvefase:	Landing
Flykategori:	Fixed Wing Sailplane (Glider) Non-Powered Sailplane (Glider)
Sidste afgangssted:	Denmark Other (Frederikssund nord)
Planlagt landingssted:	Denmark Other (Frederikssund nord)
Skade på fly:	Substantial

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra flyveinstruktøren d. 20-08-2017 kl. 13:31.

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 (TBST) om havariet d. 22-08-2017 kl. 10:53.

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

Havariet skete i forbindelse med en lokal skoleflyvning fra svæveflyvepladsen, Frederikssund nord.

I landingsrunden observerede flyveinstruktøren bygeaktivitet bag svæveflyvepladsen.

I let regn drejede flyveinstruktøren over på base for landing til bane 28.

På finalen til bane 28 intensiveredes bygeaktiviteten uventet, og flyveinstruktøren og eleven hørte torden.

På grund af kraftig bygeaktivitet tabte flyveinstruktøren og flyveeleven visuel kontakt med landingsbanen, og svæveflyet begyndte at synke mere end ønsket.

Med baggrund i sit lokalkendskab til området omkring svæveflyvepladsen valgte flyveinstruktøren at fortsætte flyvningen ind mod landingsbanen.

I en flyvehøjde ca. 50 meter over jorden forlod svæveflyet under synk området med kraftig bygeaktivitet, og piloterne fik visuel kontakt med landingsbanen.

Flyveinstruktøren konstaterede, at et svævefly holdt klar til start på landingsbanen, og at et slæbefly holdt parkeret til venstre for det holdende svævefly.

Flyveinstruktøren vurderede, at det ikke var muligt at flyve hen over de to holdende fly på jorden.

Flyveinstruktøren valgte at lande og udførte under landingsafløbet et ground loop for at undgå kollision med de holdende fly.

Havariet skete i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

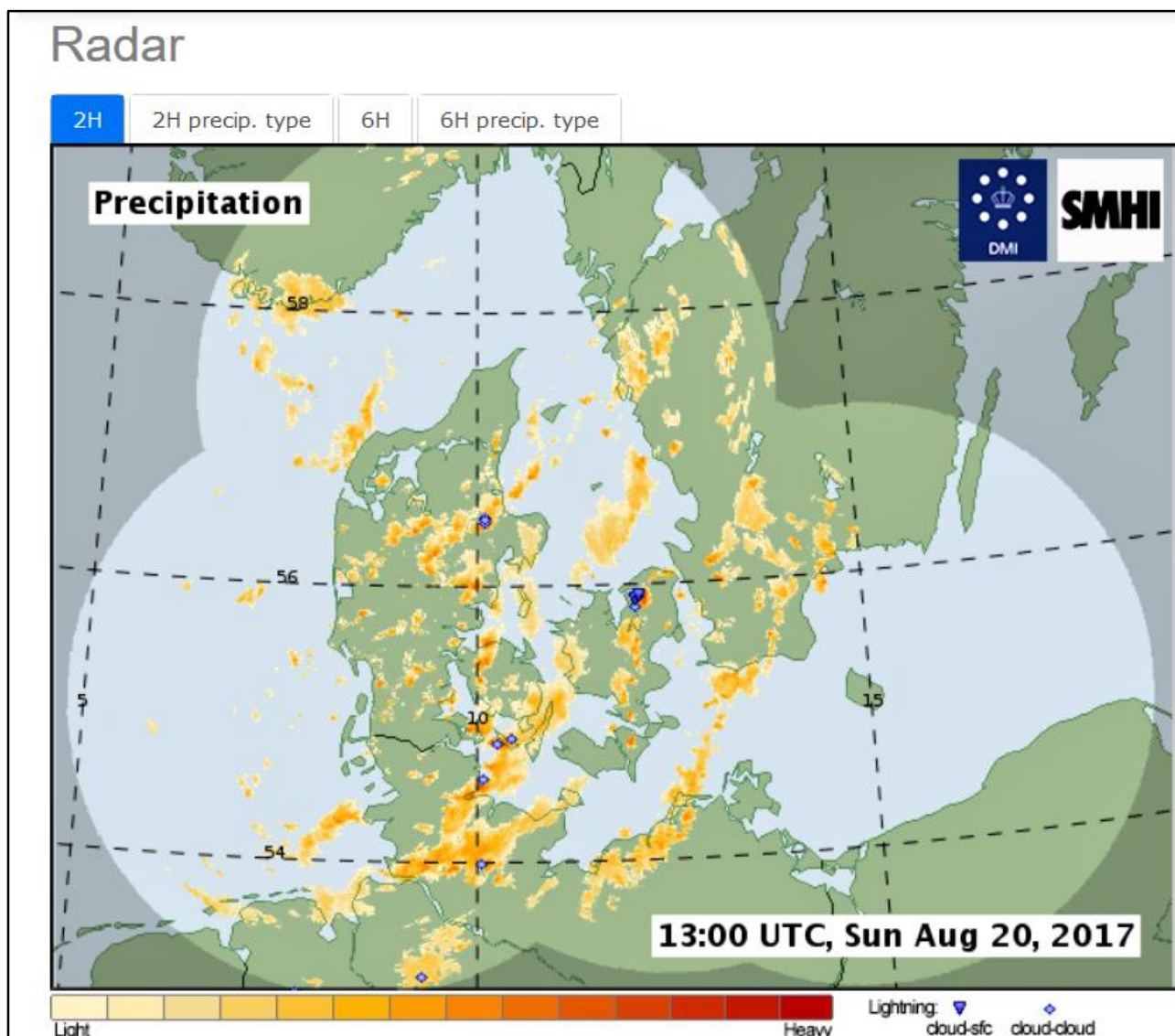
Havarikommissionen har efter en indledende sikkerhedsundersøgelse og med henvisning til artikel 5 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 138 valgt ikke at foretage yderligere sikkerhedsundersøgelser. Med reference til artikel 16 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 143 lukkes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

Skader på svæveflyet

Som følge af det udførte ground loop under landingsafløbet opstod der strukturelle skader på svæveflyets haleparti.



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.



Havarikommisjonen 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 Havarikommisjonens sikkerhedsundersøgelse ved denne statement.