



## STATEMENT

### Generelt

HCLJ sagsnummer:	2018-88
UTC dato:	01-10-2017
UTC tidspunkt:	14:33
Begivenhed:	Accident
Sted:	Herning (EKHG)
Personskade:	Minor
Informationskilde:	Underrettningsformularer, interviews, GPS logger data og fotodokumentation

### Fly

Registrering:	OY-SGX
Flytype:	DIAMOND HK36 TTC
Flyveregler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Dual
Flyvefase:	Landing
Flykategori:	Fixed Wing Sailplane (Glider) Powered Sailplane (Glider)
Sidste afgangssted:	Denmark EKHG : Herning
Planlagt landingssted:	Denmark EKHG : Herning
Skade på fly:	Substantial

### Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra tredje person d. 01-10-2017 kl. 14:46.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), the Austrian Federal Office for Transport Civil Aviation Safety Investigation Authority (FUS) og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) om havariet d. 02-10-2017 kl. 05:38.

*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 landing på bane 27 (græsbane) i Herning (EKHG).

Flyveeleven øvede motorsvæveflylandinger med motoren i tomgang.

Efter den femte landing gjorde flyveinstruktøren flyveeleven opmærksom på, at flyveeleven, for at undgå trepunktslandinger, i udfladningsfasen skulle forsøge at reducere sætningshastigheden før sætning ved yderligere at trække styrepinden tilbage. Flyveinstruktørens instruktion havde til formål at sikre landing på hovedhjulene før næsehjulet.

Ved den sjette landing valgte flyveeleven at begynde udfladningen ca. to meter over jorden.

Under udfladningen, med tilnærmelsesvis indfældede luftbremser, gjorde flyveinstruktøren flyveeleven opmærksom på at foretage udfladningen i en lavere flyvehøjde. Flyveeleven opfattede flyveinstruktørens instruktion som et ønske om at fastholde flyvehastigheden.

Flyveeleven valgte instinktivt at skubbe styrepinden frem. Før det var muligt for flyveinstruktøren at overtage kontrollen med motorsvæveflyet, landede motorsvæveflyet hårdt på næsehjulet.

Motorsvæveflyet tippede hen over næsepartiet og endte op på ryggen, hvor motorsvæveflyet kurede ca. 10-15 meter, inden det kom til fuldt stop.

Flyveinstruktøren og flyveeleven evakuerede selv motorsvæveflyet.

Havariet indtraf 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.*



*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.*

## Meteorologiske vejroplysninger

### Flyveinstruktørens vejrobservationer

Vindoplysninger: 180° og 10 knob

Turbulens: Let

Sigtbarhed: Mere end 10 kilometer

### Aeronautisk rutinevejrmedejding (METAR) for Karup (EKKA)

ekka 011420z auto 19007kt 150v210 9999ndv few035/// 17/10 q1017=

ekka 011450z auto 18006kt 9999ndv few037/// 17/11 q1017=

*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.*