



STATEMENT

Generelt

HCLJ sagsnummer:	HCLJ530-2017-59
UTC dato:	24-03-2017
UTC tidspunkt:	17:10
Begivenhed:	Accident
Sted:	Randers (EKRD)
Personskade:	None
Informationskilde:	Underretningsformular, 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 EKRD : Randers
Planlagt landingssted:	Denmark EKRD : Randers
Skade på fly:	Substantial
Motortype:	ROTAX 914 F 3

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog en skriftlig meddelelse om havariet fra flyveinstruktøren d. 27-3-2017 kl. 08:26.

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. 28-03-2017 kl. 07:52.

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 25 i Randers (EKRD).

Intentionen var at udføre en svæveflylanding med motoren i tomgang.

Under slutindflyvningen til bane 25 var det flyveinstruktørens opfattelse, at flyet lå for lavt i forhold til det aftalte sigtepunkt på banen, og flyveinstruktøren valgte at øge motoromdrejningerne.

Flyveeleven havde på daværende tidspunkt en anden opfattelse af det aftalte sigtepunkts position på banen.

På kort finale til bane 25 og med motoren i tomgang var flyvehastigheden ca. 15-20 kilometer i timen (km/t) lavere end den aftalte flyvehastighed på 110 km/t. Flyveinstruktøren gav instruktion til flyveeleven om at øge flyvehastigheden ved at skubbe styrepinden frem.

Det var flyveelevens vurdering, at slutindflyvningshastigheden ikke var kritisk lav.

Få sekunder efter skønnede flyveeleven, at det grundet den høje vertikale hastighed ned mod banen var nødvendigt at begynde en udfladning, og flyveeleven valgte at trække styrepinden tilbage.

Flyet landede hårdt på bane 25.

Flyet næsehjul separerede fra flyet, og propellen kom i kontakt med banen.

Havariet sket 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 flyet



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.