



STATEMENT

Generelt

HCLJ sagsnummer:	HCLJ530-2017-66
UTC dato:	15-07-2017
UTC tidspunkt:	11:50
Begivenhed:	Accident
Sted:	Sinding, 5 kilometer nordvest for Silkeborg
Personskade:	None
Informationskilde:	Underretningsformular, fotodokumentation, GPS-logger data og interview.

Fly

Registrering:	OY-XUN
Flytype:	SCHEMPP HIRTH DISCUS CS
Flyve regler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	Non-Commercial Operations Pleasure Local
Flyve fase:	Landing
Flykategori:	Fixed Wing Sailplane (Glider) Non-Powered Sailplane (Glider)
Sidste afgangssted:	Denmark EKVB : Viborg
Planlagt landingssted:	Denmark EKVB : Viborg
Skade på fly:	Substantial

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra piloten d. 15-07-2017 kl. 21:06.

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. 20-07-2017 kl. 09:25.

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 udelanding på en høstet kornmark.

Efter start fra bane 29 i Viborg (EKVB) fløj piloten sydøst over mod Frijsenborg, som han passerede hvorefter han satte kurs mod Pårup.

Halvvejs mellem Frijsenborg og Pårup konstaterede piloten i ca. 800 meters flyvehøjde, at det var nødvendigt at foretage en udelanding, da manglende termik gjorde det umuligt at nå frem til en egnet flyveplads.

Eftersom de fleste marker i området ikke var høstede, var antallet af egnede landingsarealer begrænset.

Piloten fik øje på et høstet område et stykke foran svæveflyet, hvor halmen lå i brede baner (halmstrengene). Afstanden mellem halmstrengene var stor, men mindre end vingspændet på svæveflyet.

Piloten opfattede vindstyrken som svag, og da han ikke kunne få øje på hverken vindmøller, flag eller røgfaner, der kunne angive vindretningen, besluttede han sig for at lande mod sydøst.

På finalen udfældede piloten luftbremserne fuldt men oplevede herefter ikke, at svæveflyet sank som forventet.

Piloten sænkede næsen på svæveflyet for at øge synket, hvilket øgede flyvehastigheden. For at undgå at flyve for langt og derved ramme et hegn for enden af marken, satte piloten svæveflyet på marken med en højere flyvehastighed end normalt.

Under sætningen ramte højre vingetip en halmstreng, hvorefter svæveflyet groundloopede ca. 200° højre rundt og havarede.

Det var pilotens oplevelse, at halmen i halmstrengene var våd og tung, og derfor var en medvirkende årsag til at svæveflyet groundloopede.

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

Der opstod skader på haleplanet, forreste og bagerste haleplansophæng, sideroret, halehjulsskærmen og canopy.



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 Havarikommisjonen sikkerhedsundersøgelse ved denne statement.