



STATEMENT

Generelt

HCLJ sagsnummer:	HCLJ530-2017-62
UTC dato:	27-04-2017
UTC tidspunkt:	16:03
Begivenhed:	Serious incident
Sted:	Vesthimmerland (EKVH)
Personskade:	None
Informationskilde:	Underretningsformular, billeddokumentation og Global Navigation Satellite System (GNSS) logger data

Fly

Registrering:	OY-XWB
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 EKVH : Vesthimmerland
Planlagt landingssted:	Denmark EKVH : Vesthimmerland
Skade på fly:	Minor

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse fra Dansk Svæveflyver Union (DSvU) d. 27-04-2017 kl. 17:38.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), the Austrian Civil Aviation Safety Investigation Authority (FUS) og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om den alvorlige hændelse d. 27-04-2017 kl. 18:58.

FUS tilknyttede 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 i forbindelse med en landingsøvelse i let sidevind.

Efter at have udført landingsrunder til bane 29, hvor vindforholdene af flyveinstruktøren blev vurderet til at være 210 grader og 5 knob, ændrede vindforholdene sig til at være 190 grader og 5 knob.

Derfor valgte flyveinstruktøren at skifte landingsbane fra bane 29 til bane 11.

Slutindflyvningshastigheden var ca. 10 kilometer i timen højere end den aftalte slutindflyvningshastighed, og flyet svævede længere end forventet i udfladningsfasen.

Efter sætning af flyet valgte flyveeleven at give krængeror til venstre, hvilket medførte, at flyets højre vinge løftede sig, og flyet begyndte at dreje over til venstre mod den nordlige banebegrænsning.

Flyveinstruktøren øgede motoromdrejningerne, forsøgte at korrigere for kursændringen og gav ordre til flyveeleven om, at flyveinstruktøren havde taget kontrol over flyet, hvilket flyveeleven ikke hørte.

Flyveinstruktørens og flyveelevens kontrolinput til flyet kom i modfase, hvilket ledte frem til, at først venstre vinge- og dernæst højre vingetip fik kontakt med landingsbanen.

Flyet begyndte at dreje over til højre mod den sydlige banebegrænsning. Flyveinstruktøren reducerede motoromdrejningerne til tomgang og gav ordre til flyveeleven om, at flyveinstruktøren havde taget kontrol over flyet, hvilket flyveeleven reagerede på.

Flyet kørte ud over den sydlige banebegrænsning og kom til et fuldt stop i sikkerhedszonen.

Den alvorlige hændelse 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.