



STATEMENT

Generelt

HCLJ sagsnummer:	HCLJ530-2017-65
UTC dato:	06-07-2017
UTC tidspunkt:	15:21
Begivenhed:	Accident
Sted:	Studsgaard syd for Herning
Personskade:	None
Informationskilde:	Underretningsformular, fotodokumentation og interview

Fly

Registrering:	D-KGJM
Flytype:	SCHLEICHER (ASH 31)
Flyveregler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	Non-Commercial Operations Pleasure Local
Flyvefase:	Landing
Flykategori:	Fixed Wing Sailplane (Glider) Powered Sailplane (Glider)
Sidste afgangssted:	Denmark EKHG : Herning/Skinderholm
Planlagt landingssted:	Denmark EKHG : Herning/Skinderholm
Skade på fly:	Substantial

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra piloten d. 12-07-2017 kl. 12:45.

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. 19-07-2017 kl. 12:34.

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 udlandning i en kornmark.

Piloten konstaterede under flyvning, at det var nødvendigt at udfælde svæveflyets hjælpemotor for at kunne fortsætte flyvningen. Under udfældningen løsede piloten propelbremsen, inden svæveflyets hjælpemotor var fuldt udfældet. En propeltip kantede sig fast i døren til hjælpemotorbrønden, hvilket forhindrede en start af hjælpemotoren.

Piloten udvalgte en mark til en udlandning og besluttede sig for at lande tæt ved en vej for nemmere efter landing at kunne transportere svæveflyet til hjemmebasen.

Piloten valgte at lande med luftbremserne fuldt udfældede. Svæveflyet landede i en kornmark.

Det var pilotens oplevelse, at opbremsningen var så markant, at svæveflyets haleparti løftede sig. Efter en opbremsning over ca. 5-8 meter, fik højre vingetip kontakt med kornet, og svæveflyet lavede et ground loop.

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 større skader på svæveflyets højre vinge.



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.