



## STATEMENT

### Generelt

HCLJ sagsnummer:	2018-2
UTC dato:	22-12-2017
UTC tidspunkt:	14:55
Begivenhed:	Serious incident
Sted:	Aversi
GPS position:	N 55°20'36 E 11°50'17
Personskade:	None
Informationskilde:	Underretningsformular, interview og fotodokumentation

### Fly

Registrering:	OY-SFU
Flytype:	CESSNA 182 TR
Flyveregler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	Specialised Operations (Aerial Work) Parachute drop
Flyvefase:	Landing
Flykategori:	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane
Sidste afgangssted:	Denmark (Aversi)
Planlagt landingssted:	Denmark (Aversi)
Skade på fly:	Minor

### Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse fra piloten d. 22-12-2017 kl. 16:00.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), the US National Transportation Safety Board (NTSB) og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) om den alvorlige hændelse d. 15-02-2018 kl. 07:51.

*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 landing på bane 09 (600 x 20 meter græsbane) i Aversi.

Piloten havde ved dagens forudgående faldskærmsflyvninger gjort brug af bane 27 til start og landing.

Efter at have afsat faldskærmspringere på dagens sidste faldskærmsflyvning valgte piloten at gøre brug af bane 09 til landing.

Udfladningsfasen blev længere end ønsket, og piloten konstaterede efter sætning af flyet, at det ikke var muligt at standse flyet inden for banens afgrænsning.

Flyet kørte ud over enden af banen og ind på en tilstødende mark ved en hastighed på ca. 20-30 kilometer i timen.

Flyets næsehjul sank ned i markens bløde jord, og flyet tippede hen over flyets næseparti og mod højre, hvorved propellen og højre vingetip fik kontakt med jorden.

Flyet tippede tilbage på hoved- og næsehjul og standsede.

Piloten vurderede vindforholdene til at være 290° og 11 knob samt baneforholdene til at være kortklippet og vådt græs.

Den alvorlige hændelse skete i tussmørke 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

Der opstod mindre skade på en dør til næsehjulsunderstellet og propellen.



*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.*