



STATEMENT

Generelt

HCLJ sagsnummer:	2018-295
UTC dato:	27-05-2018
UTC tidspunkt:	12:48
Begivenhed:	Accident
Sted:	Near Rindsholm Mølle, Southeast of Viborg (EKVB)
Personskade:	None
Informationskilde:	Underretning og underretningsformular

Fly

Registrering:	OY-XNZ
Flytype:	GROB G103 TWIN ASTIR
Flyveregler:	Visual Flight Rules (VFR)
Operationstype:	Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Dual
Flyvefase:	Take-off
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 Midt og Vestjyllands Politi d. 27-05-2018 kl. 13:08.

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. 27-05-2018.

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 med OY-XNZ skete umiddelbart efter start på bane 11 i Viborg (EKVB).

Startmetoden for svæveflyet OY-XNZ var flyslæb. Slæbeflyet (OY-9448) var et ultralet fly af typen Aeropro Eurofox K2.

Startløbet og den efterfølgende indledende stigning ved en flyvefart på 110 kilometer i timen forløb som forventet for svæveflypiloterne i OY-XNZ.

Ca. 40 meter over jorden observerede svæveflyinstruktøren i OY-XNZ, at flyvefarten faldt til ca. 80 kilometer i timen. Piloten i slæbeflyet (OY-9448) kaldte samtidigt over radioen: *Jeg har problemer med motoren.*

Svæveflyinstruktøren i OY-XNZ udkoblede slæbetovet til OY-9448 og sænkede svæveflyets næse for at genvinde flyvefart.

Det var svæveflyinstruktørens vurdering, at der fra lav flyvehøjde ikke var andre muligheder for OY-XNZ end at lande lige frem.

OY-XNZ landede i en sø. Ved landingen splintredes det forreste canopy, og begge vinger blev svært beskadigede.

OY-XNZ flød i vandoverfladen, og det var muligt for svæveflypiloterne at evakuere svæveflyet. Vidner på land sejlede i en båd ud til OY-XNZ og samlede svæveflypiloterne op.

OY-XNZ forblev flydende i vandoverfladen på en position ca. 10 meter fra land, hvor vanddybden var ca. 3 meter.

Piloten i OY-9948 foretog en nødlanding i terrænet uden personskade eller skader på det ultralette fly.

Havariet med OY-XNZ 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.

Undersøgelserforløb

Undersøgelser af begivenheder med ultralette fly ligger jævnfør EU Forordning nr. 996/2010 uden for Havarikommissionens undersøgelsesområde.

Havarikommissionen kontaktede d. 27-05-2018 Dansk UL-Flyver Union (DULFU) og informerede om hændelsesforløbet med OY-9448.

DULFU oplyste, at DULFU havde til hensigt at iværksatte en teknisk undersøgelse af OY-9448.

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.