



## Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

### STATEMENT

#### Generelt

HCLJ sagsnummer:	2018-431
UTC dato:	19-08-2018
UTC tidspunkt:	09:28
Begivenhed:	Alvorlig hændelse
Sted:	Gørløse (EKGL)
Personskade:	Ingen
Informationskilde:	Underretningsformular, fotodokumentation og interview

#### Luftfartøj

Registrering:	OY-XMJ
Luftfartøjstype:	SCHLEICHER - KA6 - CR
Flyveregler:	Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype:	Privat
Flyvefase:	Indflyvning
Luftfartøjskategori:	Svævefly
Sidste afgangssted:	Gørløse (EKGL)
Planlagt landingssted:	Gørløse (EKGL)
Skade på luftfartøj:	Lettere

#### Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse fra piloten d. 22-08-2018 kl. 15:42.

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 den alvorlige hændelse d. 23-08-2018 kl. 12:17.

## Flyvningens forløb

Den alvorlige hændelse skete under slutindflyvning til bane 28.

Under slutindflyvningen i stødende sidevind, der i perioder krævede fra 30 til 40 graders vindkorrektion mod syd, oplevede piloten problemer med at give siderorsinput fra et større siderorsudslag mod et mindre siderorsudslag.

Piloten valgte som følge af problemer med siderorsinput at holde retningskontrol ved brug af krængorer.

Ved et nyt forsøg på at give siderorsinput var det pilotens oplevelse, at sideroret løsne sig.

Piloten konstaterede dog efterfølgende, at den stødende sidevind krævede fornyet brug af siderorsinput, og piloten oplevede igen, at sideroret låste sig fast.

Umiddelbart før sætning af svæveflyet lykkedes det piloten at få sideroret til at løsne sig.

Svæveflyet landede sideværts og hårdt på hovedhjulet, hvorefter højre vingetip fik kontakt med jorden.

Den alvorlige hændelse skete i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

## Teknisk undersøgelse

Svæveflyveklubbens interne undersøgelse afdækkede, at pilotens venstre sko under flyvning utilsigtet kan have været løftet ud over hælappen på venstre siderorspedal.

Som følge af en fordybning i svæveflyets gulv kan pilotens forsøg på at give siderorsinput fra et større siderorsudslag mod et mindre siderorsudslag således have medført, at venstre sko kom til at sidde i klemme mellem siderorspedalen og skottet.



## **Havarikommissionens undersøgelsesforløb**

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 dette statement.