



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2022-512



Havari med OY-XEG (Schleicher ASK 13) på Morsø (EKNM) d. 05-11-2022.

OFFENTLIGGJORT FEBRUAR 2023

FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en uafhængig statslig organisation, der har til formål at undersøge havarier, ulykker og hændelser inden for luftfart og jernbane.

Havarikommissionen undersøger flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser med henblik på at forebygge sådanne. Sikkerhedsundersøgelserne omfatter civile luftfartøjer over eller på dansk territorium samt uden for dansk territorium, hvor dansk registrerede civile luftfartøjer er involveret, med mindre det med fremmed stat er aftalt at denne foretager sikkerhedsundersøgelsen.

I overensstemmelse med EU forordningen 996/2010, luftfartsloven og ICAO bilag 13 afspejler dette statement Havarikommissionens tekniske og operative vurdering af det indtrufnes omstændigheder, dets årsager og konsekvenser.

Sikkerhedsundersøgelserne har alene et flyvesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller ansvar. Derfor kan enhver brug af dette statement til andre formål end at forebygge fremtidige flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser føre til fejlagtige eller misvisende fortolkninger.

Eftertryk med kildeangivelse må offentliggøres uden særskilt tilladelse.

GENERELT

Sagsnummer:	2022-512
UTC dato:	05-11-2022
UTC tid:	10:14
Begivenhed:	Havari
Sted:	Morsø (EKNM)
Personskade:	Ingen
Registrering:	OY-XEG
Luftfartøjstype:	Schleicher ASK 13
Flyveregler:	Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype:	Skole
Flyvefase:	Landing
Luftfartøjskategori:	Svævefly
Sidste afgangssted:	EKNM
Planlagt landingssted:	EKNM
Skade på luftfartøj:	Væsentligt

Notifikation

Alle tidsangivelser i dette statement er koordineret universaltid (UTC).

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra Dansk Svæveflyver Union (DSvU) d. 05-11-2022 kl. 13:21.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), die Bundesstelle Für Flugunfallsuntersuchung (BFU) og Trafikstyrelsen (TS) om havariet d. 06-11-2022 kl. 11:16.

FAKTUELLE OPLYSNINGER**Flyvningens forløb**

Havariet skete i forbindelse med en praktisk flyveprøve, der udførtes som en lokal VFR-skoleflyvning fra Morsø (EKNM).

Efter at flyveeleven havde udført forskellige manøvrer under strækningsflyvning, bad flyvekontrollanten flyveeleven om at foretage en landing på bane 29.

Fra en flyvehøjde på ca. 200 meter (m) over jorden udførte flyveeleven en landingsrunde og etablerede svæveflyet på finalen i banens forlængede centerlinje.

Det var flyvekontrollantens opfattelse, at flyveeleven indtil dette tidspunkt havde udført flyvningen ”rigtig pænt og uden usikkerhed”, og flyvekontrollanten havde ingen betænkeligheder ved at lade flyveeleven udføre landingen.

I henhold til flyvepladsreglementet og den gængse praksis for den lokale svæveflyveklub, ville flyveeleven sætte svæveflyet umiddelbart efter en knap en m høj vold, der afgrænsede en mark og sikkerhedszonen til bane 29.

Flyveeleven anvendte under slutindflyvningen luftbremserne for at justere sigtepunktet for sætningen.

Da svæveflyet nærmede sig volden, med luftbremserne delvist udfældet, trak flyveeleven styrepinden tilbage. Styreinputtet resulterede i, at svæveflyets bagkrop og halehjul ramte volden, hvorefter svæveflyets sætning i sikkerhedszonen blev hård.

Det var flyvekontrollantens opfattelse, at svæveflyet ville været kommet over volden, hvis flyveeleven ikke havde trukket styrepinden tilbage. Flyvekontrollanten nåede ikke at gribe ind, inden svæveflyet ramte volden.

Havariet skete i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

Tilskadekomst af personer

<i>Tilskadekomst</i>	<i>Besætning</i>	<i>Passagerer</i>	<i>Andre</i>
Omkomne			
Alvorlig			
Ingen	2		

Skader på luftfartøjet

Rørgitterkonstruktionen i bagkroppen blev beskadiget.



Figur 1: Skader på nedre del af svæveflyets bagkrop/hale.

Andre skader

Der skete minde skader på volden.



Foto 1: Volden set fra siden.



Foto 2: Overfladiske skader på volden.

Der skete mindre skader på overfladen i sikkerhedszonen.



Foto 3: Overfladiske skader i sikkerhedszonen.

Meteorologiske observationer

Vindforhold 270° og 10 knob, ingen turbulens eller vindstød.

Sigtbarhed > 20 kilometer.

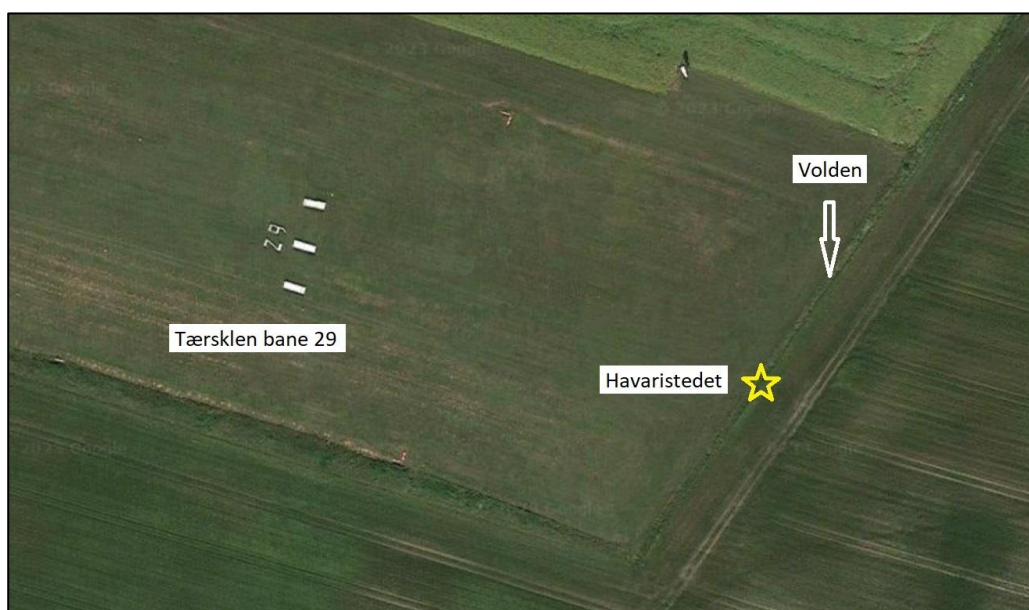
4/8 (SCT) cumulusskyer i 2000 fod.

Temperatur +10° celsius.

Oplysninger om flyvepladsen

Dimensionerne på bane 29 på EKNM var 700 m x 30 m. Overfladen var græs.

Sikkerhedszonen mellem volden og tærsklen til bane 29 var ca. 120 m lang målt i centerlinjens forlængelse.

Oversigt over havaristedet

Figur 2: Oversigt over havaristedet.

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.