



Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2024-299



Havari med D-KHRL (Alexander Schleicher ASH 25-Mi) på Kongsted (EKKS) d. 01-06-2024

OFFENTLIGGJORT AUGUST 2024

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: 2024-299
UTC dato: 01-06-2024
UTC tid: 15:30
Begivenhed: Havari
Sted: Kongsted (EKKS)
Personskade: Ingen
Registrering: D-KHLR
Luftfartøjstype: Alexander Schleicher ASH 25-Mi
Flyveregler: Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype: Privat
Flyvefase: Landing
Luftfartøjskategori: Svævefly
Sidste afgangssted: EKKS
Planlagt landingssted: EKKS
Skade på luftfartøj: Væsentligt
Motortype: 1 x Wankel IAE 50 R-AA

Notifikation

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

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra Dansk Svæveflyver Union (DSvU) d. 01-06-2024 kl. 16:27.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG-MOVE), die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) og Trafikstyrelsen d. 02-06-2024 kl. 06:40.

FAKTUELLE OPLYSNINGER**Flyvningens forløb**

Havariet skete under landing på bane 07 i forbindelse med en lokalflyvning fra Kongsted (EKKS).

Svæveflyet cirklede, sammen med et af den lokale svæveflyveklubs skolefly, i området omkring svæveflyvepladsen.

Piloten besluttede sig for at begynde sin anflyvning til landing.

Piloten drejede i retning mod banen, men observerede samtidigt, at skoleflyet drejede ind for landing foran svæveflyet.

For at give plads til skoleflyet valgte piloten at flyve bagom skoleflyet og anflyve efter skoleflyet. Piloten udfældede luftbremserne og udfældede flapsene til landingsposition.

Skoleflyet landede midt på landingsarealet, hvilket ifølge pilotens vurdering gjorde vinklen for landing ved siden af skoleflyet "lidt for spids".

Piloten besluttede sig for at flyve hen over skoleflyet og lande efter skoleflyet længere inde på banen.

Piloten indfældede luftbremserne og fløj med en flyvehastighed på ca. 100 kilometer i timen (km/t) for at forlænge anflyvningen.

Svæveflyet passerede hen over skoleflyet. Piloten begyndte udfladningen med en flyvehastighed på ca. 85 km/t.

Svæveflyet sank igennem fra ca. 1,5 meters højde og landede hårdt på banen.

Hovedhjulet sank ned i baneoverfladen, blev trukket bagud, og svæveflyet havarerede.

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	1	1	

Skader på luftfartøjet

Ved havariet blev følgende beskadiget:

- Hovedhjulsaffjedringen.
- Udfældningsmekanismen til hovedhjulet.
- Hovedhjulsfælgen.
- Brændstoftanken.
- Rammen omkring hovedhjulsklapperne.

Bremseslangen blev revet ud af bremsekaliberen.

Andre skader

Der opstod overfladisk skade på banen.



Figur 1. Mærker efter hovedhjulet i baneoverflader.

Meteorologiske oplysninger

Aeronautiske rutinevejrmeddelinger for (METAR) Ringsted (EKRS) og Roskilde (EKRK).

EKRS lå ca. 14 nautiske mil (nm) nordvest for EKKS.

EKRK lå ca. 20 nm nord for EKKS.

METAR EKRS 011550Z AUTO VRB07G17KT 9999 NCD 24/14 Q1014=

METAR EKRS 011520Z AUTO VRB07KT 9999 NCD 24/15 Q1014=

METAR EKRK 011550Z AUTO 35014KT 9999 BKN110/// 24/13 Q1014=

METAR EKRK 011520Z AUTO 32011KT 9999 NCD 24/16 Q1014=

Piloten vurderede vindforholdene for EKKS til at være fra en nordlig retning og med en styrke på ca. 5 knob.

Supplerende oplysninger

Ifølge svæveflyets flyvmanual var:

- den anbefalede slutanflyvningshastighed 90 km/t (markeret med en gul trekant på hastighedsindikatoren).
- stalhastigheden 74 km/t ved maksimal start- og landingsmasse, og med flaps udfældet til landingsposition.

Piloten vurderede efterfølgende, at flyvehastigheden under slutanflyvningen faldt fra 100 km/t til 85 km/t som følge af, at flapsene var udfældet til landingsposition.

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.