



Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2024-410



Alvorlig hændelse med OY-XSD (Grob G102 ASTIR CS) på Ejstruphede (EKVE) d. 17-08-2024

OFFENTLIGGJORT OKTOBER 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:	2024-410
UTC dato:	17-08-2024
UTC tid:	11:36
Begivenhed:	Alvorlig hændelse
Sted:	Ejstruphede (EKVE)
Personskade:	Ingen
Registrering:	OY-XSD
Luftfartøjstype:	Grob G102 ASTIR CS
Flyveregler:	Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype:	Skole
Flyvefase:	Landing
Luftfartøjskategori:	Svævefly
Sidste afgangssted:	EKVE
Planlagt landingssted:	EKVE
Skade på luftfartøj:	Lettere

Notifikation

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

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra Dansk Svæveflyver Union (DSvU) d. 17-08-2024 kl. 11:58.

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. 20-08-2024 kl. 13:55.

FAKTUELLE OPLYSNINGER**Flyvningens forløb**

Flyvningen var en lokal skoleflyvning fra Ejstruphede (EKVE).

Det var flyveelevens første flyvning i et ensædet svævefly.

Den alvorlige hændelse skete under landing på bane 31.

På finalen blev flyveeleven overrasket over luftbremsernes effektivitet, hvilket periodisk medførte ”delfin flyvning”.

Under landingen kom svæveflyet, inden den endelige sætning, kortvarigt i luften to gange. Svæveflyet rullede forbi en klynge af træer, der stod til venstre for banen.

Sidevind fra venstre påvirkede svæveflyet, der drejede til venstre i retning mod et parkeret svævefly.

Flyveeleven fik ikke i tide påvirket sideroret til at styre uden om det parkerede svævefly.

Flyveeleven kunne ikke umiddelbart lokalisere håndtaget til hjulbremsen, og svæveflyet kørte ind i det parkerede svævefly med en anslået hastighed på 15-20 kilometer i timen.

Den alvorlige hændelse 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		

Skader på luftfartøjet

Der skete lettere skade på svæveflyets næseparti.



Foto 1. Skade på svæveflyets næseparti.

Andre skader

Det parkerede svævefly fik væsentlige skader på kroppen og canopy omkring vingefastgørelsen.



Foto 2. Skader på kroppen og canopy på det parkerede svævefly.

Meteorologiske oplysninger

Flyveinstruktøren observerede vindforholdene til at være 260° og 10 knob.

Oversigt over anflyvningen og landingsafløbet



Figur 1. Oversigt over anflyvningen og landingsafløbet (markeret som "Flyverute"), hændelsesstedet, klyngen af træer og tærsklen til bane 31.

Hændelsessted

Foto 3. Hændelsesstedet.

Supplerende oplysninger

Det var flyveelevens og flyveinstruktørens vurdering, at finaleforløbet ledte til en mental overbelastning af flyveeleven, hvilket negativt påvirkede flyveelevens arbejdsbelastning. Svæveflyets håndtag til hjulbremsen var monteret på styrepinden. Flyveelevens tidligere flyveerfaring var opnået på svævefly, hvor håndtaget til hjulbremsen var monteret i håndtaget til luftbremsen.

Havarikommisionens undersøgelsesforløb

Havarikommisionen har efter en indledende sikkerhedsundersøgelse og med henvisning til artikel 5 i EU-forordning 996/2010 og Luftfartslovens § 138 valgt ikke at foretage yderligere sikkerhedsundersøgelser.

Med reference til artikel 16 i EU-forordning 996/2010 og Luftfartslovens § 143 lukkes Havarikommisionens sikkerhedsundersøgelse ved dette statement.