



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2024-462



Havari med OY-HXP (Scheibe SF 25 C Falke) på Fur (EKFU) d. 09-09-2024

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, medmindre 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: 2024-462
UTC dato: 09-09-2024
UTC tid: 12:00
Begivenhed: Havari
Sted: Fur (EKFU)
Personskade: Ingen
Registrering: OY-HXP
Luftfartøjstype: Scheibe SF 25 C Falke
Flyveregler: Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype: Privat
Flyvefase: Landing
Luftfartøjskategori: Svævefly
Sidste afgangssted: Arnborg (EKAB)
Planlagt landingssted: EKFU
Skade på luftfartøj: Væsentligt
Motortype: 1x Rotax 912S

Notifikation

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

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 09-09-2024 kl. 12:46 fra Dansk Svæveflyver Union (DSvU).

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. 09-09-2024 kl. 14.15.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Flyvningen var en privat VFR-flyvning fra Arnborg (EKAB) til Fur (EKFU).

Piloten havde ikke tidligere landet på EKFU. Før flyvningen målte piloten, via en korttjeneste på internettet, banen til at være 600 meter (m) lang og 20 m bred.

Før landingen fløj piloten mod nordvest langs med bane 30 på flyet venstre side for at inspicere banen og vindposen. Piloten drejede derefter til venstre på en tværvind for en venstrehåndsanflynning til bane 30.

På finalen i ca. 70 m flyvehøjde bemærkede piloten, at der i en afstand af ca. 1,5 m fra banens sidebegrænsninger voksede majsafgrøder. Majsafgrøderne var ca. 2-3 m høje.

Piloten fokuserede på at undgå en for høj udfladning pga. en mulig visuel illusion fra de højere end normale omgivelser (majsafgrøderne).

Piloten landede ca. 4 m til venstre for midten. Piloten oplevede udfladningen og landingen som værende god, men motorsvæveflyets venstre vinge fik kontakt med majsafgrøderne, og motorsvæveflyet begyndte at dreje mod venstre.

Motorsvæveflyet gled sidelæns ca. 50 m og endte i majsafgrøderne til venstre for banen.

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

Tilskadekomst af personer

Tilskadekomst	Besætning	Passagerer	Andre
Omkomne			
Alvorlig			
Ingen	1	1	

Skader på luftfartøjet

Der opstod strukturelle skader på motorsvæveflyets haleparti, samt på venstre vinges ydre træplade.



Foto 1. Skader på motorsvæveflyets haleparti

Andre skader

Der opstod skader på majsafgrøderne i forbindelse med havariet og bjærgningen.

Oplysninger om personelCertifikat og helbredsgodkendelse

Piloten - mand 67 år - var indehaver af et gyldigt svæveflyvercertifikat (Sailplane Pilot License (SPL)).

Pilotens helbredsgodkendelse (Light Aircraft Pilot License (LAPL)) var gyldig indtil d. 21-04-2025.

Flyveerfaring

	Seneste 24 timer	Seneste 90 dage	Total
Antal timer, alle typer	0	07:05	23.862
Antal timer, denne klasse	0	03:19	-
Antal landinger	0	10	flere end 5000

Oplysninger om luftfartøjet

Motorsvæveflyet havde et vingefang på 15,3 m.

Meteorologiske oplysningerPilotobservationer

Piloten vurderede vindforholdene til at være 280° og 5 knob (kt).

Lufthavnsudsigt (TAF)

Aalborg (EKYT) lå ca. 33 nautiske mil (nm) øst-nordøst for EKFU.

TAF EKYT 090802Z 0909/1009 26010KT 9999 SCT020 BKN100 TEMPO
0909/0915 3000 RA BR BKN005 SCT040CB TEMPO 0920/1006
28017G27KT BKN012 FEW020TCU BECMG 1007/1009 21010KT=

Karup (EKKA) lå ca. 32 nm syd for EKFU.

TAF EKKA 090802Z 0909/1009 27008KT 9999 SCT020 BKN100 TEMPO
0909/0918 FEW020TCU TEMPO 0918/0923 28015G25KT 5000 -RA
BKN012 TEMPO 0923/1009 5000 -SHRA BKN012 SCT040TCU
BECMG 1006/1009 21010KT=

Aeronautisk rutinevejrmedling (METAR)

METAR EKYT 091220Z AUTO 28007KT 250V310 9999 FEW017/// OVC040///
18/15 Q0999=

METAR EKYT 091150Z AUTO 28008KT 9999 OVC039/// 18/15 Q0999=

METAR EKKA 091220Z 28008KT CAVOK 18/15 Q1000 NOSIG RMK FEW085
BKN160=

METAR EKKA 091150Z 28008KT CAVOK 18/15 Q1000 NOSIG RMK FEW050
BKN085=

Havarikommissionens undersøgelsesforløb

Havarikommissionen 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 Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelse ved dette statement.