



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2020-218



Statement over havari med OY-KXF (Schleicher ASK 21) på Gesten Svæveflyveplads d. 07-06-2020.

OFFENTLIGGJORT JANUAR 2021

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:	2020-218
UTC dato:	07-06-2020
UTC tid:	12:30
Begivenhed:	Havari
Sted:	Gesten Svæveflyveplads
Personskade:	Ingen
Registrering:	OY-KXF
Luftfartøjstype:	Schleicher ASK 21
Flyveregler:	Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype:	Skole
Flyvefase:	Stigning
Luftfartøjskategori:	Svævefly
Sidste afgangssted:	Gesten Svæveflyveplads
Planlagt landingssted:	Gesten Svæveflyveplads
Skade på luftfartøj:	Væsentligt

Notifikation

Alle tidsangivelser er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra Dansk Svæveflyver Unions havarigruppe d. 07-06-2020 kl. 13:23.

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) d. 07-06-2020 kl. 18:52.

FAKTUELLE OPLYSNINGER**Flyvningens forløb**

Svæveflyet med en flyveinstruktør og en flyveelev ombord startede fra bane 28 ved hjælp af en spilstart.

Da svæveflyet under stigning var cirka 10-15 meter(m) over jorden bemærkede flyveinstruktøren, at svæveflyet ikke længere blev trukket frem, fordi spilstartswiren var blevet slap.

Flyveinstruktøren flyttede hånden fra luftbremse til udløserhåndtaget, og frakoblede svæveflyet fra spilstartswiren.

Samtidigt med at flyveinstruktøren havde hånden fremme ved udløserhåndtaget, udfældede flyveeleven luftbremserne fuldt ud og skubbede styrepinden helt frem.

Flyveinstruktøren indfældede luftbremserne, men nåede ikke at rette svæveflyet op, før næsen på svæveflyet ramte jorden hårdt i en stejl vinkel.

Svæveflyet ramte jorden med næsen herefter næsehjulet, hovedhjulet og halepartiet.

Svæveflyet kom i luften igen og fløj 16 m, før hovedhjul og højre vinge ramte jorden.

Svæveflyet fløj herefter yderligere 13 m, før svæveflyet ramte jorden på hovedhjulet og næsehjulet.

Landingsafløbet skete over ca. 16 m, hvor svæveflyet ændrede retning mod højre.

Svæveflyet kom til et fuldt stop ca. 258 m fra svæveflyets startpositionen.

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

Der opstod delamineringer, revner og brud i flykroppens glasfiberkonstruktion på siden og undersiden af cockpittet samt i næsesektionen foran cockpittet.

Nederste del af bagkanten på kompositsideroret blev revet af, og sideroret havde langsgående delamineringer og revner.

Flykroppen havde langsgående revner og delamineringer på oversiden lige før det vertikale haleplan.

Midt på det horisontale haleplan var der tværgående revner og delamineringer lige bag forkanten.

Da svæveflyet første gang ramte jorden, disintegrerede plexiglasdelen af hooden og separerede fra svæveflyet.



Billede 1 – Venstre side af flyet, hvor skader ses på næsesektionen. Rammen til plexiglasdelen af hooden ses foran venstre vinge.



Billede 2 – Næsepartiet hvor skaderne på flykroppen ses i bunden og på siderne.



Billede 3 – Skader på højre side af flykroppen.



Billede 4 – Skader på den nederste del af sideroret.

Øvrige oplysninger

Flyveinstruktør og flyveelev bekræftede, at der under hændelsesforløbet ikke var noget teknisk galt med svæveflyet.

Som følge af dette havari indførte svæveflyveklubben en grundigere gennemgang af startproceduren med hver enkelt flyveelev, når flyveeleven under dobbeltstyring selv var klar til at udføre starterne.

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.