



Havarikommisionen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2021-80



Havari med OY-HXP (Scheibe SF-25C) på Arnborg (EKAB) d. 05-03-2021.

OFFENTLIGJORT MAJ 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:	2021-80
UTC dato:	05-03-2021
UTC tid:	15:45
Begivenhed:	Havari
Sted:	Arnborg (EKAB)
Personskade:	Ingen
Registrering:	OY-HXP
Luftfartøjstype:	Scheibe SF-25C Rotax-Falke
Flyveregler:	Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype:	Privat
Flyvefase:	Landing
Luftfartøjskategori:	Svævefly
Sidste afgangssted:	Christianshede (EKCR)
Planlagt landingssted:	EKAB
Skade på luftfartøj:	Væsentligt
Motortype:	Rotax 912

Notifikation

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

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra Dansk Svæveflyver Union (DSvU) d. 05-03-2021 kl. 16:07.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) og Trafikstyrelsen (TS) d. 08-04-2021 kl. 12:32.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Havariet skete i forbindelse med pilotens anden flyvning med OY-HXP på havaridagen.

Den første flyvning fra Arnborg (EKAB) til Christianshede (EKCR) forløb uden anmærkninger.

På returflyvningen fra EKCR til EKAB etablerede piloten OY-HXP på en lang finale til bane 27, med en indflyvningshastighed på 90-95 kilometer i timen (km/t).

På hastighedsmåleren var fabrikantens anbefalede indflyvningshastighed på 90 km/t markeret med en gul trekant.

Vinden kom fra en nordvestlig retning og med en styrke på ca. 5 knob.

Piloten benyttede luftbremserne under landingen og satte motorsvæveflyet på banen *rigtigt nok*, men ved sætningen mistede piloten grebet om luftbremsehåndtaget, muligvis som følge af at motorsvæveflyet ramte en ujævnhed i banen, hvorved luftbremserne indfældede.

Motorsvæveflyet kom i luften, og piloten udfældede luftbremserne fuldt for at sætte motorsvæveflyet på banen.

Som følge af de fuldt udfældede luftbremser og en *lav flyvehastighed*, satte motorsvæveflyet sig hårdt på banen med en lav næsestilling.

Motorsvæveflyet kom igen i luften, hvorefter piloten indfældede luftbremserne, gav fuld gas på motoren og afbrød landingen.

Under den efterfølgende landingsrunde bemærkede piloten, at motoren *krævede lidt flere omdrejninger end normalt* for at motorsvæveflyet kunne holde den ønskede flyvehøjde- og hastighed.

Piloten fuldførte landingsrunden til bane 27, og landede uden yderligere begivenheder.

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	

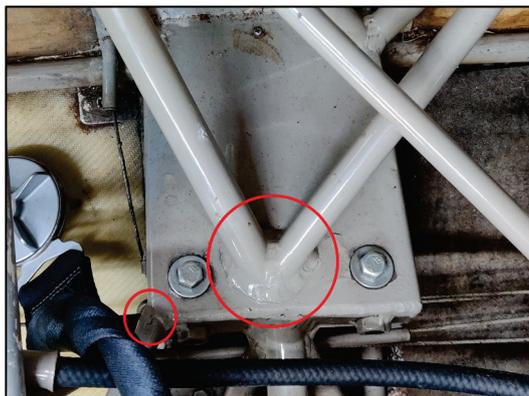
Skader på luftfartøjet

Ophænget til hovedunderstellet (flykrop/rørstruktur) blev beskadiget (billede 1 og 2).

Motorophænget revnede (billede 3).

Halehjulsophænget (billede 4), hovedunderstelsbenene og hjulkasserne blev beskadiget.

De yderste 30 centimeter af begge propeltipper separerede fra propellen (billede 5).



Billede 1 – hovedunderstelsophæng.



Billede 2 – hovedunderstelsophæng.



Billede 3 – motorophæng.



Billede 4 – halehjulsophæng.



Billede 5 – propel.

Andre skader

Der opstod overfladiske skader på banen fra motorsvæveflyets propel og hovedhjul – se billede 6.



Billede 6 – skader i banens overflade.

Øvrige oplysninger

Piloten oplevede ingen tekniske problemer med motorsvæveflyet under hændelsesforløbet.

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.