



Havarikommisjonen
Accident Investigation Board Denmark

Statement 2022-174



Havari med OY-XLM (Rolladen-Schneider LS 4) ved Them d. 01-05-2022.

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:	2022-174
UTC dato:	01-05-2022
UTC tid:	13:12
Begivenhed:	Havari
Sted:	Them/Tømmerby
Personskade:	Ingen
Registrering:	OY-XLM
Luftfartøjstype:	Rolladen-Schneider LS 4
Flyveregler:	Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype:	Konkurrence
Flyvefase:	Landing
Luftfartøjskategori:	Svævefly
Sidste afgangssted:	Hammer (EKHM)
Planlagt landingssted:	Hammer (EKHM)
Skade på luftfartøj:	Væsentligt

Notifikation

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

Luftfartsheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra Dansk Svæveflyver Union (DSvU) d. 01-05-2022 kl. 14:10.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), die Bundesstelle Für Flugunfallsuntersuchung (BFU) og Trafikstyrelsen (TS) om havariet d. 06-05-2022 kl. 10:27.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Flyvningen var en lokal VFR konkurrenceflyvning fra Hammer (EKHM).

Efter start og passage af første vendepunkt i ca. 1100 meters (m) flyvehøjde over jorden (agl) satte piloten kursen mod det andet vendepunkt.

Tæt på det andet vendepunkt omkring Silkeborg i en flyvehøjde på ca. 700 m agl fandt piloten det vanskeligt at finde termik. Piloten besluttede at fjerne fokus fra konkurrenceopgaven og fokusere på at finde termik og øge flyvehøjden.

I en flyvehøjde på ca. 500 m agl efter forgæves at have søgt efter termik besluttede piloten sig for at holde udkig efter en egnet mark til en udelanding.

Piloten havde for nyligt bestået certifikatprøven til svæveflyvning (SPL), og dette var pilotens første udelanding.

Piloten ville undgå høje græsmarker, hvor ujævnheder ikke kunne ses. I området hvor der var en del kuperet terræn og skov udvalgte piloten en plan mark med lave afgrøder.

Den udvalgte mark var ca. 250 m lang. Nord for marken stod der træer. Syd for marken var der fri anflyvning over en anden mark. Mellem markerne var en mindre forhøjning (dige).

Vinden var svag fra en vestlig retning.

Piloten foretog en højrehåndsanflynning til marken for en landing mod nord, og fokuserede på at sætte svæveflyet kort inde på marken. Anflynningen var stabil, men piloten satte svæveflyet tidligt.

Under landingen ramte bunden af svæveflyet diget mellem markerne. Piloten havde ikke bemærket diget under anflynningen.

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		

Skader på luftfartøjet

Der skete strukturelle skader på bunden af svæveflyet og skader på vingetappene.



Foto 1: Strukturelle skader på bunden af svæveflyet



Foto 2: Skade på vingetap

Andre skader

Der skete mindre skade på afgrøden.



Foto 3: Skade på afgrøden

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.