



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

STATEMENT

Generelt

HCLJ sagsnummer:	2019-466
UTC dato:	18-10-2019
UTC tidspunkt:	15:45
Begivenhed:	Havari
Sted:	Kongsted (EKKS)
Personskade:	Ingen
Informationskilde:	Indrapportering, interview og fotodokumentation

Luftfartøj

Registrering:	OY-XDL
Luftfartøjstype:	GROB ASTIR CS
Flyveregler:	Visueflyvereglerne (VFR)
Operationstype:	Privat
Flyvefase:	Landing
Luftfartøjskategori:	Svævefly
Sidste afgangssted:	Kongsted (EKKS)
Planlagt landingssted:	Kongsted (EKKS)
Skade på luftfartøj:	Væsentligt

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 18-10-2019 kl. 15:55 fra Dansk Svæveflyver Union.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG Move), the German Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation (BFU) samt Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) om havariet d. 21-10-2019 kl. 11:50.

Flyvningens forløb

Piloten var flyveelev og fløj eneflyvning i forbindelse med erhvervelse af et svæveflyvercertifikat.

Flyveeleven og flyet, der kom fra en anden svæveflyveklub, var i uge 42 på et træningsophold på EKKS.

Flyveeleven havde i dagene op til havariet og på havaridagen udført adskillige landinger på både bane 07 og bane 25.

Flyet blev, med spilstart fra bane 09, trukket op i en flyvehøjde på ca. 300 meter (m). Da flyet var i en flyvehøjde på ca. 200 m, gik flyet på medvind i landingsrunden til bane 07.

Landingshastigheden på finalen til bane 07 var lidt højere end normalt på grund af en sydlig vind.

Grundet våde områder på bane 07 lå flyet under indflyvning og landing syd for centerlinjen.

På finalen i en flyvehøjde på ca. 5 m duggede ydersiden af svæveflyets hood til, så det fremadrettede udsyn blev nedsat. Flyveeleven kunne dog stadig se ud af hoodens sider.

Flyveeleven holdt retningskontrol ved at holde en kurs parallelt med en grusvej til højre og parallelt med bane 07.

Under det afsluttende landingsafløb så flyveeleven silhuetten af et parkeret svævefly foran sig, og ændrede retning til højre ved brug af sideroret. Derudover bremsede flyveeleven så meget som muligt ved at trække styrepinden helt tilbage og aktiverede svæveflyets luft- og hjulbremser.

Hjulbremseeffekten var reduceret på grund af en våd og blød bane.

Svæveflyet ramte sideroret på et parkeret svævefly (OY-XKO) med yderste del af venstre vinge, hvorefter svæveflyet lavede et groundloop til venstre.

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

Øvrige oplysninger

Svæveflyet havde et gyldigt luftdygtighedsbevis.

Flyveeleven havde et gyldigt eneflyvningsbevis.

Aftercast for EKKS d. 18-10-2019 gældende fra kl.15:00 til kl.15:45:

Sigtbarhed:	Mere end 10 kilometer.
Nedbør:	Ingen.
Vejrforhold:	Ingen dis eller tåge, men en relativ luftfugtighed på ca. 85-97%.
Skyer:	0 -7/8 stratus/stratocumulus i 800-1500 fod.
Vindretning:	130-160 grader.
Vindstyrke:	08-15 knob.

Skader på fly



Positioner af OY-XDL og OY-XKO umiddelbart efter kollisionen.



Ca. 300 millimeter (mm) lang punktering af yderste del af venstre vinges underside (OY-XDL).



Ca. 170 mm lang revne i skindet på venstre vinges over- og underside (OY-XDL).



Penetrering af nederste del af sideroret samt slagmærke på det vertikale haleplan (OY-XKQ).

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.