



# Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

## Statement 2021-365



**Havari med OY-TBX (HB Brditschka HB 23/2400 Scanliner) på Klelund flyveplads ved Holsted d. 24-10-2021.**

OFFENTLIGJORT FEBRUAR 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:	2021-365
UTC dato:	24-10-2021
UTC tid:	14:40
Begivenhed:	Havari
Sted:	Klelund flyveplads ved Holsted
Personskade:	Ingen
Registrering:	OY-TBX
Luftfartøjstype:	HB Brditschka HB 23/2400 Scanliner
Flyveregler:	Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype:	Privat
Flyvefase:	Landing
Luftfartøjskategori:	Svævefly
Sidste afgangssted:	Klelund flyveplads
Planlagt landingssted:	Klelund flyveplads
Skade på luftfartøj:	Væsentligt
Motortype:	WW-HB-2400 G2

**Notifikation**

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

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet fra Dansk Svæveflyver Union (DSvU) d. 25-10-2020 kl. 12:11

Havarikommissionen notificerede the Austrian Civil Aviation Safety Investigation Authority, the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG Move) og Trafikstyrelsen (TS) om havariet d. 04-11-2021 kl. 15:34.

The Austrian Civil Aviation Safety Investigation Authority tilknyttede en akkrediteret repræsentant til sikkerhedsundersøgelsen.

## FAKTUELLE OPLYSNINGER

### Flyvningens forløb

Flyvningen var en privat lokal VFR-flyvning, som blev udført i landingsrunden til en privatejet græsbane ved Klelund, nord for Holsted.

Piloten udførte to landinger på bane 19 og skulle herefter udføre den tredje og sidste landing.

På lang finale til bane 19 var den indikerede flyvehastighed 120 kilometer i timen (km/t), hvilket var 10 km/t over den anbefalede anflyvningshastighed, og luftbremserne var fuldt udfældet.

Piloten valgte på kort finale, på grund af en kraftig modvind, at indfælde luftbremserne til en position, hvor de var kvart udfældet.

Umiddelbart herefter aktiveredes advarselshornet for stall, og piloten indfældede luftbremserne helt.

Flyet stallede og sank igennem fra 2 meters højde over jorden, hvorefter flyet ramte jorden hårdt med venstre hovedhjulsunderstel samt næsehjulsunderstellet.

Flyet drejede til venstre og endte uden for banen, før det holdt stille.

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

Venstre hovedhjulsunderstelsben separerede fra flykroppen, og næsehjulsunderstelsbenet blev deformeret.

Der opstod ingen strukturelle skader på flykroppen, hvor hovedhjulsunderstelsbenet og næsehjulsunderstelsbenet var befæstet.

En formgivningsplade på undersiden af flykroppen blev beskadiget.



Foto 1. Flyet vist med det separerede venstre hovedhjulsunderstelsben og trykkede næsehjulsunderstelsben



Foto 2. Det separerede venstre hovedhjulsunderstelsben

### **Andre skader**

Ingen.

**Meteorologiske oplysninger**Lufthavnsudsigt (TAF)

Der udsendtes ikke TAF for Klelund flyveplads.

Esbjerg (EKEB) lå 25 km vest for Klelund flyveplads.

TAF EKEB 241123Z 2412/2419 19014KT 9999 SCT045=

Aeronautisk rutinevejrmedling (METAR)

Der udsendtes ikke METAR for Klelund flyveplads.

METAR EKEB 241420Z AUTO 18013KT 9999 NCD 11/08 Q1021=

METAR EKEB 241450Z AUTO 18012KT 9999 NCD 10/08 Q1021=

**Supplerende oplysninger**

Langs med bane 19 lå, på havaritidspunktet, en majsmark (3 meter høje afgrøder). Det var pilotens opfattelse, at afgrøderne kunne give ændringer til vindretning og vindhastighed.

**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.