

**ENDELIG REDEGØRELSE**

<b>HCL 15/01</b>	<b>Havari</b>	
Luftfartøj:	Cirrus	Registrering: OY-XGK
Motor(er):	Ingen	Flyvning: Privatflyvning, VFR
Besætning:	1 - alvorlig tilskadekomst	Passagerer: Ingen
Sted:	Maribo Flyveplads (EKMB)	Dato og tidspunkt: 21.04.2001 kl. 1340UTC

Alle tidspunkter er opgivet i UTC.

Havarikommisionen for Civil Luftfart (HCL) modtog melding om havariet fra Dansk Svæveflyver Union (D.Sv.U.) og politiet kl. ca.1405. HCL ankom til havaristedet samme dag kl. 1605 og indledte undersøgelseme.

**Flyvningens historie**

Flyvningen, hvorunder havariet indtraf, var en træningsflyvning.

Efter at luftfartøjet var klargjort, og dagligt tilsyn var udført uden anmærkninger, gjorde fartøjschefen de sidste forberedelser før flyvningen. Luftfartøjet blev koblet til en spilvogn med en ca. 1000 meter trækwire, hvorefter fartøjschefen gav klar signal til en person, som holdt luftfartøjets vinger vandrette. Start signalet blev videregivet til en startvogn, som via radio gav ordre til at starte trækkeret fra spilvognen.

Efter et startløb på ca. 60 meter trak fartøjschefen luftfartøjet i luften. Luftfartøjet steg med en stejl stigevinkel til ca. 50 meter, hvor fartøjschefen konstaterede, at flyvefarten var for lav. Fartøjschefen koblede trækwiren fra for at sænke næsen på luftfartøjet og derved opbygge flyvefart. For at undgå at ramme trækwiren påbegyndte fartøjschefen et højre drej på ca. 20° til 30° krængning, som udviklede sig ukontrolleret til ca. 90° krængning og resulterede i et spinlignende stall, hvorefter luftfartøjet ramte jorden i en ca. 85° vinkel med næsepartiet først.

**Oplysninger om luftfartøjet**

Luftfartøjet var fremstillet i 1970 af Schempp-Hirth K.G. Kirschheim/Tech. i Tyskland med serie nummer 86 og havde gyldigt luftdygtighedsbevis. Ved havariet blev luftfartøjet ødelagt.

**Oplysninger om personel**

Fartøjschefen, en mand på 43 år, var indehaver af gyldigt svæveflyvercertifikat, udstedt den 09.05.1999, med den aktuelle luftfartøjstype påført typekortet de 30.07.1999. Nedenstående skema angiver fartøjschefens flyveerfaring i henhold til fartøjschefens logbog fordelt på antal timer og starter.

Tid/starter	Sidste 24 timer	Sidste 30 dage	Sidste 90 dage	Total
Alle typer	0	0	0	78:36 / 342
Denne type	0	0	0	5:27 / 12

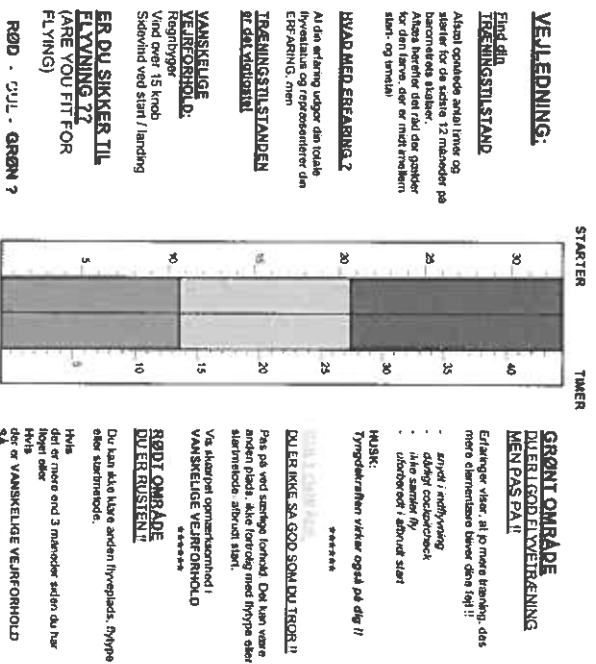
Inden for de sidste 12 måneder havde fartøjschefen udført 66 starter med en samlet flyvetid på 15 timer og 4 minutter.

D.Sv.U har udarbejdet et træningsbarometer. Ved at afsætte antal starter og flyvetimer for de sidste 12 måneder, er det muligt at aflæse den træningstilstand, D.Sv.U ville vurdere en pilot til at have. Træningsbarometeret angav, at fartøjschefen lå i det grønne område, hvilket betød, at fartøjschefen blev betragtet som værende i en god træningstilstand.

**DANSK SVÆVEFLYVER UNION**  
**SIKKER FLYVNING**



HVORDAN ER MIN TRÆNINGSTILSTAND ??  
\*\*\*\*\*  
**TRÆNINGSBAROMETER**



Der blev foretaget medicinsk undersøgelse af fartøjschefen. Der blev ved undersøgelsen ikke påvist forhold, der ville kunne have haft indflydelse på hændelsesforløbet.

### **Meteorologiske oplysninger**

HCL har indhentet meteorologiske oplysninger ved Danmarks Meteorologiske Institut (DMI). DMI beskrev de meteorologiske vejrforhold for området omkring Maribo Flyveplads den 21 april 2001 omkring kl. 1340 UTC som følgende:

Oversigt:	Nordlig strømning af instabil luft.
Vejr:	Intet
Sigtbarhed:	25-30 km.
Skyer:	Enkelte cumulus, Skyhøjde 4000 til 5000 ft.
Nulgrad:	Ca. 3000 ft.
Turbulens:	Moderat termisk turbulens
Jordvind:	Nord 10 knob.

### **Vrag og havaristed**

Luftfartøjet havarerede på Maribo Flyveplads. Bane i brug for svævefly var græsbane 10, nord for flyvepladsens asfalt bane 10-28. Luftfartøjet havarerede syd for bane 10-28, nær ved tærsklen til bane 10.

### **Undersøgelse af luftfartøjet**

Luftfartøjets næseparti var alvorligt beskadiget, og halesektionen var delvist knækket fra luftfartøjets krop. Ved gennemgang af luftfartøjet og dets systemer blev der ikke konstateret fejl eller mangler. De skader, som luftfartøjet havde, kunne alle relateres til havariet. Det kunne ved gennemgangen af luftfartøjet konstateres, at luftfartøjet var konfigureret for start iht. fabrikantens anvisninger.

### **Konklusion**

Det er HCL's vurdering, at årsagen til havariet var den stejle stigevinkel under spilstarten, hvilket resulterede i en kritisk lav flyvefart, som sammen med krængningen i drejet mod luftfartøjets medvindside udviklede sig til et stall af højre vinge.

**HCL Information 10/2002**

**Bilag: Nr.1. Skitse over Maribo Flyveplads.**

Bilag: Nr.1.

Maribo Flyveplads

