

REDEGØRELSE

HCLJ530-000052	Havari		
Luftfartøj:	Janus CT	Registrering:	OY-XSA
Besætning:	1 – mindre tilskadekomst	Flyvning:	Privatflyvning, VFR
Sted:	Arnborg Svæveflyve Center	Passagerer:	1 – større tilskadekomst
		Dato og tidspunkt:	28.4.2007 Kl. 12.40

Alle tidsangivelser i denne redegørelse er UTC tider.

Havarikommissionen modtog telefonisk meddelelse om havariet fra en person på Arnborg Svæveflyve Center den 28. april 2007 kl. ca. 14.50.

Flyvningens historie

Havariet indtraf i forbindelse med slæbestart i østlig retning. Under starten konstaterede slæbepiloten, at stigegradienten var unormal lav, og så i bakspejlet at svæveflyet dels ikke lå korrekt for slæbestart, og dels at luftbremserne ikke var inde og låst, men var delvist ude. Efter gentagne forgæves radiokald om at luftbremserne var ude, valgte slæbepiloten at udløse wiren, hvilket skete i ca. 30-50 meters højde, efter at slæbepiloten havde signaleret afbrudt start til svæveflyet ved at bevæge slæbeflyets sideror fra side til side.

Straks efter at være frigjort drejede svæveflyet til venstre. Under drejet og ca. ved passage af en nordkurs øgedes krængningen hvorefter svæveflyet tabte højde og ramte jorden med venstre vingetip. Svæveflyet vippede derefter over venstre vingetip og ramte jorden med næsen i en nær lodret stilling. Herefter sprang luftfartøjet tilbage i luften og landede baglæns således, at bagerste del af luftfartøjet ramte jordvolden, der udgør den nye tilkørselsvej til Arnborg Svæveflyve Center.

Havariet indtraf i dagslys under visuelle meteorologiske vejrforhold (VMC).

Skade på luftfartøj

Luftfartøjet blev ødelagt ved havariet.

Oplysning om personel

Tid/starter	Sidste 24 timer	Sidste 30 dage	Sidste 90 dage	Sidste 12 måneder	Total
Alle typer	0 / 0	20:05 / 69:00	N/A	120:30 / 289:00	2909:10 / 5151:00
Denne type	0 / 0	N/A	N/A	1:55 / 2	N/A

Fartøjschefen, en 82 årig mand, var indehaver af et gyldigt svæveflyvercertifikat og seneste lægecheck var udført i marts måned 2007 uden anmærkning. Gartøjschefen var endvidere uddannet instruktør inden for Dansk Svæveflyver Union og havde virket som instruktør i mange år.

Undersøgelse af svæveflyet

Efterfølgende undersøgelse af svæveflyet afdækkede ikke fejl eller skader, der ikke kunne relateres til havariet.



Fartøjschefen for svæveflyet har forklaret, at før starten havde han aftalt med passageren, som havde gyldigt svæveflyvercertifikat og slæbetilladelse, at passageren kunne sidde forrest og for så vidt udføre flyvningen under overvågelse af instruktøren i bagsædet. Under starten, da svæveflyet var i en højde af ca. en halv meter, og en hastighed på 80-90 km/t, ramte svæveflyet banen hårdt et kort øjeblik på hovedhjulet for derefter at komme i luften igen. Fartøjschefen følte dog at svæveflyet ikke rigtigt kunne følge slæbeflyet med den normale stigning. Fartøjschefen har forklaret, at han hørte over radioen at slæbepiloten kaldte ”bremserne, bremserne”, hvorefter han slog luftbremserne ind og observerede samtidig, at slæbepiloten havde frakoblet trækwiren. Fartøjschefen overtog kontrollen af svæveflyet og valgte grundet forhindringer i flyveretningen at foretage et venstre drej. Under drejet, som skete med relativ lav fart, stallede venstre vinge, og luftfartøjet havarede i terrænet. Fartøjschefen erindrede ikke, om han checkede at luftbremsehåndtaget var i låst og i overcentreret position før start.

Fartøjschefen i slæbeflyet har forklaret, at efter at han var kommet i luften, kunne han konstatere fra sit bakspejl, at svæveflyets luftbremser var ude. Han kaldte svæveflyet to gange og meddelte svævepiloten, at han skulle slå luftbremserne ind.

Da luftbremserne ikke blev slået ind, og fartøjschefen i slæbeluftfartøjet følte at svæveflyet var meget uroligt, kaldte han svæveflyet op igen og meddelte, at han ville kappe trækwiren til svæveflyet.

Fartøjschefen fik ingen svar fra svæveflyet på sit opkald.

Før kapningen af trækwiren gav fartøjschefen signal med sideroret til svæveflyet om afbrudt start.

(se ref. Giv agt signal).

Giv agt signal

Reference til Dansk. svæveflyver Unions håndbog gruppe 535 side 9 § 4.2.6. C.

Når slæbeflyet gentagne gange vinker med sideroret, er det signal til svæveflyet om, at stigeevnen er dårlig pga., at svæveflyets luftbremser ikke er låst, der bruges forkert flapstilling eller svæveflyets bremseskærm er ude.

Radiokommunikation

Den aktuelle radiofrekvens for Arnborg Svæveflyver Center for start og landing var ved havaritidspunktet 123.170 MHz

Ved havariundersøgelsen af det havarerede luftfartøj blev det afdækket, at luftfartøjets radiofrekvens stod på 122,470 MHz. Radiofrekvensen på 123,170 MHz var valgt i slæbeflyet.

Der blev ikke udført radiocheck mellem de to luftfartøjer før starten, hvilket ikke var procedurekrav på havaritidspunktet.

Havarikommissionens vurdering

Det har ikke været muligt for Havarikommissionen at klarlægge, om svæveflyets luftbremsehåndtag var låst og i overcentreret position før starten, eller om håndtaget blev trykket ud af låsepositionen, da luftfartøjet faldt hårdt i banen under starten. Det er Havarikommissionens vurdering, at det ikke var muligt for slæbepiloten at kontakte svæveflyet, idet radiofrekvensindstillingen på svæveflyet stod på 122.470 MHz, og slæbeflyets radiofrekvens indstilling stod på 123.170 MHz.

Rekommandation

Havarikommissionen rekommanderer at:

Dansk Svæveflyver Union indfører krav om der skal udføres radiocheck mellem svæveflyet og slæbeflyet før start, når svæveflyet har installeret godkendt radioudstyr. (REK-01-2008)