

**REDEGØRELSE**

<b>HCLJ530-2011-08</b>	<b>Havari</b>		
<b>(HCLJ530-000117)</b>			
Luftfartøj:	DG-1000S	Registrering:	OY-MXM
Motor:	Ingen	Flyvning:	Skoleflyvning, VFR
Besætning:	1 – mindre tilskadekomst	Passagerer:	1 – mindre tilskadekomst
Sted:	Billund svæveflyveplads	Dato og tidspunkt:	27.7.2011 kl. 1320 UTC

**Indholdsfortegnelse**

<b>FAKTUELLE OPLYSNINGER</b> .....	<b>1</b>
Flyvningens forløb .....	1
Oplysninger om personel .....	1
Oplysninger om luftfartøjet .....	2
Meteorologiske oplysninger .....	2
Oplysninger om flyvepladsen .....	2
<b>ANALYSE</b> .....	<b>2</b>
<b>VURDERING</b> .....	<b>3</b>

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet den 27. juli 2011 kl. 1325 UTC.

**FAKTUELLE OPLYSNINGER****Flyvningens forløb**

Havariet indtraf i forbindelse med en spilstart under en uddannelsesflyvning.

Under spilstarten i en flyvehøjde på ca. 40 meter (130 fod) brød startwiren. Fartøjschefen (instruktør) observerede ikke at wiren brød, men konstaterede at flyvefarten faldt jævnt og valgte at udløse wiren. Efter udkoblingen blev en flyvefart på ca. 80 km/t etableret, og det vurderedes at der ikke kunne landes lige frem inden for flyvepladsens begrænsninger. Svæveflyet begyndte et højredrej med vinden med den hensigt at flyve rundt til pladsens begyndelse og lande.

Under højredrejet var fartøjschefens fokus rettet mod træerne under flyet. I selve drejet spandt flyet en halv omdrejning om egen højjakse og havarerede i træerne.

Begge ombordværende kom lettere til skade, og svæveflyet blev væsentligt beskadiget ved havariet.

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

**Oplysninger om personel**

Fartøjschefen – mand 66 år – var indehaver af gyldigt S-certifikat og en gyldig helbredsgodkendelse.

Fartøjschefen havde en samlet flyveerfaring på 1130 timer/5254 starter på alle flytyper og med 32 timer/122 starter på denne flytype.

### **Oplysninger om luftfartøjet**

Svæveflyet var fremstillet i år 2002 i Tyskland af DG Flugzeugbau GmbH under betegnelsen DG-1000S. Svæveflyets vingefang var 20 meter.

Luftdygtighedsbeviset var gyldigt frem til den 1. april 2012.

### **Meteorologiske oplysninger**

De generelle vejrforhold var VMC.

Vinden var nordlig, ca. 3 knob uden vindstød eller turbulens.

Temperaturen og dugpunktet var henholdsvis 21°C og 10°C, og QNH 1018 hPa.

Sigtbarheden var mere end 9999 meter.

Mængden af skyer var 3/8 med base i ca. 4000 fod og top i ca. 8000 fod.

### **Oplysninger om flyvepladsen**

Billund svæveflyveplads ligger på 55 42 47N 009 08 19E. Den anvendte startmetode for svævefly på svæveflyvepladsen var spilstart. Svæveflyvepladsen blev taget i brug ca. 14 dage før havariet indtraf.

### **ANALYSE**

Fartøjschefen var behørigt certificeret til flyvningen.

Flyet var synet, godkendt og der forelå et gyldigt luftdygtighedsbevis.

De meteorologiske vejrforhold vurderes til ikke at have haft indflydelse på forløbet.

Pladsen var lige taget i brug ca. 14 dage før havariet.

Fartøjschefen havde en generel høj flyveerfaring, men træningsmæssigt havde fartøjschefen kun udført 6 starter og samlet set 1 times flyvning inden for de sidste 30 dage.

I forbindelse med drejet tilbage til pladsen var fartøjschefens fokus rettet mod de forhindringer som var i terrænet under flyet.

Flyet spandt om sin højakse før det havarerede med træerne.

## VURDERING

Havarikommissionen vurderer at havariet indtraf som følge af at svæveflyets ene vinge stallede.

Hen mod og i drejet var fartøjschefens fokus rettet mod terrænets forhindringer ,og flyvefarten blev i drejet for lav hvorved vingen stallede.

Det er en kendt menneskelig faktor at manglende fokus på kritiske tidspunkter i flyvningen kan lede til havarier. I dette tilfælde var fokus rettet mod forhindringer i terrænet fremfor fokus på flyvefarten.

En anden faktor som kan have haft indflydelse på forløbet, kan være den nylige ibrugtagelse af flyvepladsen. De endnu ikke opbyggede erfaringer med hvor der kunne landes fremad eller 45° ud til siderne i startretnin-gen således at et drej i kritisk lav flyvehøjde kunne undgås, kan have påvirket fartøjschefens beslutning om at dreje rundt for landing på pladsen igen.