



**Havarikommisionen**  
Accident Investigation Board Denmark

# REDEGØRELSE

**Havari**

**13-10-2013**

**med**

**OY-TXR**



Visse rapportdata er genereret via EU-kommisionens fælles database for luftfart

## **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. Undersøgelserne 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 undersøgelsen.

I overensstemmelse med lov om luftfart afspejler denne rapport Havarikommissionens tekniske og operative vurdering af det indtrufnes omstændigheder, dets årsager og konsekvenser.

Undersøgelserne har alene et flyvesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller ansvar. Derfor kan enhver brug af denne rapport 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.

## REDEGØRELSE

### Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ530-2013-36  
UTC dato: 13-10-2013  
UTC tid: 11:35  
Begivenhed: Accident  
Sted: Bolhede v/Agerbæk  
Personskade: Minor

### Fly

Registrering: OY-TXR  
Flytype: SCHEMPP HIRTH DISCUS BT  
Flyveregler: VFR  
Operationstype: General Aviation Pleasure Local  
Flyvefase: Landing  
Flykategori: Fixed wing Glider Glider - powered - powerplant retractable  
Sidste afgangssted: Denmark Other (Bolhede )  
Planlagt landingssted: Denmark Other (Bolhede)  
Skade på fly: Substantial

### Notifikation

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 13-10-2013 kl.12:16.

### FLYVNINGENS FORLØB

Efter spilstart fra bane 10 drejede piloten svæveflyet venstre rundt til medvind på vestlig kurs og startede hjemhentningsmotoren for at stige til 600 meters højde.

Ud for tærsklen til bane 10 i ca. 150 meters højde drejede piloten til venstre for at stige parallelt med og syd for banen på en østlig kurs. Flyvefarten var ca. 110 km/t.

Da svæveflyet var syd for tærsklen til bane 10 på en østlig kurs i ca. 200 meters højde med en flyvefart på ca. 110 km/t, standsede hjemhentningsmotoren, og piloten besluttede sig for at dreje til venstre, overflyve banen og gå på venstre base for derefter at lande på bane 10.

Da piloten, efter at have overfløjet banen, drejede svæveflyet mod venstre base, sank svæveflyet hurtigere end forventet. Piloten besluttede sig for at lande på en mark, der lå umiddelbart nordvest for bane 10.

Denne mark var omkranset af høje træer, og piloten måtte først overflyve disse træer, før det var muligt at dreje svæveflyet til en flyveretning på langs af marken og parallelt med markens plovfurer.

Inden piloten fik rettet svæveflyet op til vandret flyvestillig, ramte venstre vingetip marken, og svæveflyet lavede et ground loop, ramte jorden med næsen og drejede ca. 180° rundt før det standsede med næsen mod flyveretningen.

Ved havariet blev svæveflyet væsentligt beskadiget, og piloten slog sit ene ben.

## Vrag og havaristed





Kilde: Vestjysk Svæveflyveklub.

### Supplerende oplysninger om svæveflyet og hjemhentnings-motoren

Schempp Hirth Discus bT svæveflyet havde et glidetal på 42:1 med hjemhentningsmotoren indfældet og ca. 25:1 med hjemhentningsmotoren udfældet.

Ifølge svæveflyets manual havde hjemhentningsmotoren en omdrejningsbegrænsnings-funktion, der slog tændingen fra over et fastsat omdrejningstal. Dette indtraf ved en flyvefart på ca. 155-160 km/t.

Efter to sekunder blev tændingen automatisk slået til igen, hvorefter motoren startede automatisk.

Samtidigt skulle piloten reducere flyvefarten til maksimum 135 km/t, så hjemhentningsmotoren kørte med et omdrejningstal indenfor det normale operationsområde.

Hvis hjemhentningsmotoren ikke startede, kunne kompressionsmodstand i motoren nødvendiggøre, at der blev benyttet normal startprocedure, hvilket bl.a. indebærer, at piloten skulle trække i "DEKO" (Dekompressions) håndtaget for at aktivere dekompressions-funktionen og derved øge omdrejningstallet tilstrækkeligt til at motoren kunne starte.

Dette kunne forekomme, hvis omdrejningstallet på motoren ikke var tilstrækkeligt højt som følge af lav flyvefart.

## **HAVARIKOMMISSIONENS VURDERINGER**

Havarikommissionen har ved denne undersøgelse valgt at fokusere på operative frem for tekniske aspekter.

Begrundelsen er:

- Motoren var beregnet til brug for hjemhentning og ikke til brug under landing
- Flyet havde en flyvehøjde over jorden på ca. 200 meter, da hjemhentningsmotoren stoppede
- 200 meters flyvehøjde skønnes tilstrækkeligt højt til at manøvrere svæveflyet til landing under de givne forhold.

Havarikommissionen vurderer, at effekten af den udfældede hjemhentningsmotor på svæveflyets glidetal var en medvirkende årsag til havariet.