



Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

07.08.2014

REDEGØRELSE

Havari

9-3-2014

med

SCHEIBE SF-25 C

OY-XRI



Visse rapportdata er genereret via EU-kommisjonenens fælles database

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 redegørelse 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 redegørelse 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: HCLJ530-2014-38
UTC dato: 9-3-2014
UTC tid: 11:25
Begivenhed: Accident
Sted: Tølløse flyveplads
Personskade: Serious

Fly

Registrering: OY-XRI
Flytype: SCHEIBE SF-25 C
Flyveregler: VFR
Operationstype: General Aviation Pleasure
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fixed wing Glider Glider - powered - fixed powerplant installation
Sidste afgangssted: Denmark Other (Tølløse flyveplads)
Planlagt landingssted: Denmark Other (Tølløse flyveplads)
Skade på fly: Substantial
Motortype: LIMBACH L 1700

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om havariet d. 9-3-2014

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

Havariet indtraf under en lokal flyvning fra Tølløse flyveplads.

Piloten skulle senere på dagen være instruktør for en elev på motorsvæveflyet. Derfor var formålet med flyvningen at udføre mindst tre starter for at kunne opfylde kravet til sin instruktørrettighed, hvilket var 10 starter inden for de seneste 18 måneder.

Vindretning og vindstyrke var 190° 12 knob uden vindstød.

Piloten startede fra bane 27, fløj en kort tur og vendte tilbage til pladsen med henblik på at udføre landingsrunder.

Piloten fløj en højre medvind til bane 27. På tværbenet standsede piloten motoren, drejede base og efterfølgende finale.

Under sidste del af udfladningen – tæt på banen – med en hastighed på ca. 80 km/t besluttede piloten at afbryde landingen.

Piloten startede motoren, som herefter kørte i tomgang. Piloten skiftede hånd (fra højre til venstre) på styrepinden for at komme til gashåndtaget, som befandt sig i cockpittets højre side.

Under denne manøvre mærkede piloten et kraftigt løft af venstre vinge, og piloten korrigerede herfor.

Piloten gav fuld gas på motoren, men i samme øjeblik kom motorsvæveflyet i kontakt med banen med en kraft, der løftede det i luften igen med en høj næsestilling.

Motorsvæveflyet stallede, sank igennem og ramte banen hårdt under påvirkning af fuld motorydelse. Motorsvæveflyet kom igen i luften med en høj næsestilling (ca. 30° - 35° op), vendte næsen stejlt ned mod banen (ca. 45° ned), ramte banen med næsepartiet og havarede.

Piloten kom alvorligt til skade som følge af havariet.

Havariet indtraf i dagslys under visuelle vejrforhold (VMC).



Oplysninger om motorsvæveflyet

Motorsvæveflyet var fremstillet i Tyskland i 1973 af Sportavia-Pützer GmbH med typebetegnelsen Scheibe SF-25 C Falke serie nummer 4238.

Motor: Limbach L 1700.

Billedet herunder viser placering af gashåndtag og styrepind i cockpittet.



Håndtaget for operation af luftbremserne – der ikke kan ses på billedet – er placeret i venstre side af cockpittet

Motoren er standset i forbindelse med landing, og luftbremserne bliver anvendt til at kontrollere højden under nedgangen.

Piloten har derfor højre hånd på styrepinden og venstre hånd på luftbremsehåndtaget.

Når der flyves for motor har piloten venstre hånd på styrepinden og højre hånd på gashåndtaget.

I forbindelse med landingsøvelser skal højre hånd flyttes fra styrepinden til gashåndtaget, og venstre hånd flyttes fra luftbremsehåndtaget til styrepinden når piloten udfører en touch and go.

Oplysninger om flyvepladsen

Tølløse flyveplads ligger ved Tølløse syd for Ringsted på Sjælland.

Banen er ca. 950 meter lang ved den nordlige banebegrænsning.



Som det fremgår af planen herover og billederne herunder, var der et ca. 300 meter langt læhegn i den østlige ende af banen ved den sydlige banebegrænsning.



ANALYSE

Med en vindretning på 190° blev landingen foretaget med vinden 80° tværs fra venstre.

Læhegnet skærmede banen af for vinden, hvilket har betydet, at vindstyrken på banen under trætop højde blev svagere og muligvis turbulent (rotor bag træerne).

Havarikommissionen vurderer, at piloten i processen med at skifte håndstillinger under ugunstige vindforhold mistede kontrollen over motorsvæveflyet, der ramte banen hårdt.

Som følge af den hårde kontakt med banen kom motorsvæveflyet i luften igen med en høj næsestilling.

Havarikommissionen vurderer, at motorsvæveflyet herefter stallede og dykkede næsepartiet ned mod banen nu med fuld motorydelse og uden, at piloten havde mulighed for at genoprette kontrollen over motorsvæveflyet.

KONKLUSION

Havariet indtraf som følge af, at piloten skiftede håndstillinger under ugunstige vindforhold og i den forbindelse mistede kontrollen over motorsvæveflyet.

REKOMMANDATION

Havarikommissionen har ikke udstedt rekommandationer på baggrund af undersøgelsen.

Havarikommissionen vil dog henlede Dansk Svæveflyver Unions og underlagte klubbers opmærksomhed på risikoen for at miste kontrollen over et motorsvævefly i forbindelse med skift af håndstillinger i en kritisk fase af flyvningen.