



Haveri med segelflygplanet SE-UHV, 2005-08-28, Dnr: L-40/05

SHK har 2005-10-20 beslutat att olyckan skall undersökas enligt lagen om undersökning av olyckor och har delegerat till Segelflygförbundet att utföra undersökningen.

Fakta

Luftfartyg; registrering och typ	SE-UHV, Grob G103 Twin Astir Trainer
Tid	2005-08-28 kl. 11.56
Plats	ESUV
Typ av flygning	Grundskolning, EK
Väder	1-2/8 Cu, molnbas 1500 m, Svag vind, växlande kring 220°
Antal ombord	1
Personskador	Inga
Skador på segelflygplanet	Begränsade, en mindre och en större intryckning i vänster vingframkant
Övriga skador	Avslagna trädtoppar
Förarens; ålder, certifikat	44 år, elevtillstånd gällande t.o.m. 2007-05-31
flygtid totalt	10 timmar
flygtid med segelflygplan	10 timmar
flygtid på typen	10 timmar
flygtid senaste 90 dagarna	10 timmar
flygtid senaste 6 dagarna	2 timmar

Händelseförlopp

Eleven förberedde sin landning i nedflygningssektorn som lämnades på högre höjd än normalt. När segelflygplanet på medvindslinjen passerade tvärs landnings-T låste eleven upp luftbromsarna och tog ut dem ett par centimeter för att reducera höjden. Återstoden av medvindslinjen samt baslinjen flögs med luftbromsarna delvis ute. Efter insväng på final noterade eleven en onormalt hög sjunkhastighet och att höjden verkade låg. Luftbromsarna togs in men segelflygplanet kom inte över skogsridån som finns före flygfältets början utan dess vänsterving slog i c:a 15 meter höga trädtoppar. Landningen slutfördes med en sättning 200-250 meter in på flygfältet och segelflygplanet stannade efter c:a 100 meter rullsträcka.

Analys

Vid en intervju med ansvarig segelflyglärare framkom att de sista DK-flygningarna som föregick den första EK-flygningen genomfördes under sidvindsförhållanden. Under landningsfasen fokuserades övningarna på moment som blir mer komplicerade i sidvind, t.ex. upphållning mot vinden, utflytning och kurshållning under utrullningen. Reglering av glidbanan med hjälp av luftbromsarna fick lägre prioritet. När väderförhållandena blev lämpliga fick eleven göra sin första EK-flygning och den aktuella flygningen var elevens fjärde EK-flygning.

Flygningen har efter passage tvärs landnings-T skett med luftbromsarna delvis ute vilket under en stor del av trafikvarvet har påverkat segelflygplanets prestanda. Inte förrän en onormalt hög sjunkhastighet noterades på finalen, togs luftbromsarna in igen.

Sättningspunkten som var 200-250 meter in på flygfältet och en 100 meter lång rullsträcka därefter, indikerar att segelflygplanet haft ganska hög energi när det flögs in i trädtopparna. Eftersom höjden var låg måste farten ha varit hög med god marginal till stallfart. Detta innebär att det sannolikt fanns möjlighet att reglera glidbanan och farten men under rådande omständigheter har eleven inte klarat detta.

Sannolik haveriorsak

Höjden har efter passage tvärs landnings-T reducerats så mycket att marginalerna blivit för små för att på finalen kunna reglera farten och glidbanan på ett bra sätt.

Bidragande orsaker

Det fanns en brist i elevens utbildningsstatus då vissa moment i utbildningsplanen inte ägnats tillräcklig uppmärksamhet.

Segelflygets utlåtande

Det är viktigt att under DK-flygning demonstrera för eleven att segelflygplanets prestanda försämras även med lite luftbroms ute samt hur farten påverkas vid manövrering av luftbromsarna.

2005-11-04

Christer Engdahl
Flygsäkerhetsman