



Rapport

**Olycka med segelflygplanet SE-UKE
på Skövde Flygplats, O län, den 10/9 2006**

SHK Dnr L-26/06

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.segelflyget.se



2006-12-15

L-26/06

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport

Svenska Segelflygförbundet har undersökt en olycka som inträffade den 10 september 2006, på Skövde Flygplats, O län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UKE.

Med vänlig hälsning

Henrik Svensson

Segelflyginspektör

Anders Haglund

Flygsäkerhetsman

Rapport

Rapporten färdigställd 2006-12-15

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-UKE, LS 4-b
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2006-09-10, kl. 15:00 i dagsljus Anm: All tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC + 1 timme) /svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Skövde Flygplats, O län, (pos 58 28 N 13 58E; 98 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	vind 5 knop, sikt <10 km, 1/8 med bas 3000 fot, temp.20 °C, QNH 1020 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	0
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga, ingen miljöpåverkan
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 46 år, S-certifikat
<i>Total flygtid</i>	307 timmar, varav 0 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	3 timmar, varav 0 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	4, varav 1 på typen

Svenska segelflygförbundet underrättades den 10 september 2006 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UKE inträffat på Skövde Flygplats, O län, samma dag kl. 15:00.

Statens haverikommission har beslutat att olyckan ska utredas enligt lagen om undersökning av olyckor och har överlåtit åt Svenska segelflygförbundet att utföra undersökningen.

Olyckan har undersökts av Segelflygförbundet som företrätts av Henrik Svensson segelflyginspektör och Anders Haglund flygsäkerhetsman.

Händelseförlopp och övriga fakta.

Föraren har stor erfarenhet av äldre flygplanstyper och då i första hand Bergfalke III, samt av flygsläpsstart. Under föregående säsong hade han genomfört inflygning på vinsch och då endast med Bergfalke III.

Föraren hade för avsikt att genomföra en inflygning på flygplanstypen och den aktuella startmetoden var med vinsch. Det var pilotens andra flygning på typen. Föraren uppger att han inför starten hade trimmat flygplanet fullt framtungt och fört fram styrspaken till främre stoppen och där efter något bakåt. Föraren uppger att han hade uppfattat att läraren genomförde starterna på detta sätt. Föraren hade liten tidigare erfarenhet av vinschstarter med ensitsiga segelflygplan och liten total erfarenhet av ensitsiga segelflygplan.

Läraren hade inför inflygningen genomfört en teoretisk genomgång med piloten om hur flygplanet uppför sig i vinschning. Enligt läraren förklarande han för föraren inför flygningen vikten av att inte korrigera allt för mycket under den första delen av startfasen. Vidare uppger läraren att han noggrant förklarat vikten av att ha styrspaken bara strax framför neutralt, vilket kan anses som normalt startförfarande.

Enligt uppgifter i flyghandboken så har den aktuella flygplanstypen en tendens att höja nosen snabbt vid vinschstart isynnerhet om accelerationen här för stor. Därför påpekar tillverkaren att det är viktigt att styrspaken är framför.

Föraren går igenom checklistan och startförberedelser på ett mycket noggrant sätt. De första delarna av starten förlöpte helt normalt efter markrullningen påbörjades upptagningen när segelflygplanet kommit till bedömt 2-3 meters höjd går nosen ner och flygplanet tar mark med hjul och buk. Efter islaget tar föraren spaken åt sig och segelflygplanet studsar upp i luften igen och fortsätter därefter med en normal start.

Efter landning konstateras att flygplanet har fått skador på framkroppens buk.

Föraren hade någon månad tidigare genomfört en liknande flygning och haft samma studstendens redan då.

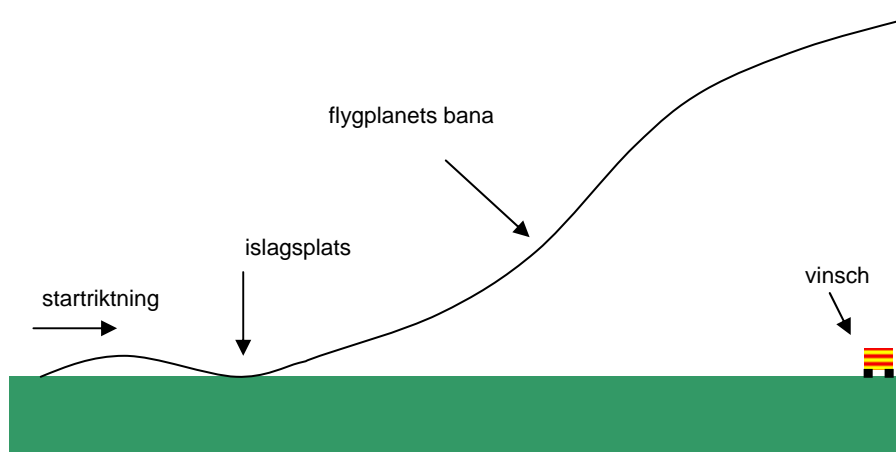


Bild 1 Händelseförloppet

Analys

Alltid när två människor interagerar så finns det möjligheter till missförstånd. Föraren och läraren har två skilda bilder av vad som sades innan starten.

Det normala förfarandet enligt handboken är att inför starten trimma flygplanet något framtungt och där efter att låta styrspaken vara något framför neutralt, detta för att motverka flygplanets nosupptendens.

Den rent praktiska skillnaden mellan att ha styrspaken något bakom främre stoppen och något framför neutralläget är väldigt liten då slaglängden på styrspaken i detta område är liten.

Om föraren är ovan vid vinschning kan accelerationen ibland kännas obehaglig och kanske rent av okontrollerad, detta i samband med att föraren har dålig flygtrim kan göra att han inte får den känsla som kan behövas för att kunna göra de små justeringar av flygbanan som behöver göras under själva starfasen av vinschningen. Det är då lätt att göra för stora korrigeringar och därmed att hamna i en galopp. Det går heller inte att utesluta att det långa uppehållet mellan den första flygningen av typen och den aktuella kan ha inverkat på händelseförloppet.

Föraren anger själv att han inte hade styrspaken fullt framförd utan strax bakom främre stoppet, dock är han inte säker på att han inte förde den längre fram under själva accelerationen vid starten.

Slutsatser

Det går inte att utesluta att på grund av förarens ringa erfarenhet av vinschning och hans ringa flygtrim gjorde att han handlade instinktivt. Genom att ge ett för stort utslag med höjdrodret då han korrigerade för vad han kan ha tyckt varit för hög nos.

Sannolik olycksorsak

Den sannolika haveriorsaken är att föraren förde fram styrspaken för mycket strax efter lättningen.

Förslag till åtgärder

Inga