



Rapport

**Olycka med segelflygplanet SE-TPZ
i Hov, Herrljunga Kommun, Ö län, den 9/8 2007**
SHK Dnr L-20/07

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



2008-04-10

L-20/07

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport

Svenska Segelflygförbundet har undersökt en olycka som inträffade den 9/8 2007, i Hov, Herrljunga Kommun, O län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-TPZ.

Henrik Svensson

Segelflyginspektör

Rapport

Rapporten färdigställd 2008-04-10

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-TPZ, Standard Cirrus G
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Halle-Hunnebergs Flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2007-08-09, kl. 16.40 i dagsljus
<i>Plats</i>	Hov, Herrljunga Kommun, O län, (pos 5759.1N 1308.1E; 220 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Segelflygtävling (DM)
<i>Väder</i>	Svag vind 180 grader/ 10 km/h, god sikt, cumulus, 1100 meter, temp 25°C
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 40 år, giltigt S-certifikat
<i>Total flygtid</i>	548 timmar, samt 25 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	16 timmar, varav 12 på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	13 landningar, varav 5 landningar på typen

Svenska Segelflygförbundet underrättades den 9/8 2007 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-TPZ inträffat i Hov, Herrljunga Kommun, O län, samma dag kl.16.40.

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.

Händelseförlopp m.m.

Föraren deltog i en regional segelflygtävling, distrikts mästerskap i segelflygning västra regionen. Vid den aktuella flygningen hade föraren flugit i ca 3 timmar när föraren upplevde att det var svårt att få termik och återigen ta sig upp på säker höjd för att fullfölja tävlingen. Föraren hade siktet på att nå ett närliggande flygfält, Herrljunga flygplats, men kunde inte lokalisera fältet. Detta medförde att föraren i ett mycket sent skede istället fick välja att avbryta flygningen och istället genomföra en utelandning på en åker. Föraren valde ett fält som låg till vänster om flygplanets färdväg. Då beslutet att landa togs i ett sent skede var höjden låg, föraren har senare uppgivet att höjden kunde ha varit mellan 100-200 meter över marken vid detta tillfälle. Därefter fällde föraren ut landningstället och svängde sedan in på ett landningsvarv runt det tänkta landningsfältet. Föraren tog i slutet på baslinjen ut luftbroms och svängde in på en tänkt final. På final rätade föraren upp flygplanet ur svängen, fortfarande med lite luftbroms ute, varvid flygplanet vek sig. Föraren hann dock ge urgångsroder, samt tog in luftbromsen och

lyckades få upp nosen innan flygplanet slog hårt ner i åkern som gränsade till förarens tänkta landningsfält.

Föraren hade innan tävlingen ingen sträckflygträning den aktuella säsongen, de tillfällen som hade planerats för träning hade alla blivit inställda pga. dåligt flygväder. Föraren har även uppgivit att han inte var familjär med flygplanets navigationsutrustning pga. få träningstillfällen. Denna utrustning bestod av en GPS med en handdator, med tillhörande navigationsprogram för segelflygplan. Föraren försökte att välja Herrljunga flygfält som en ny brytpunkt, men lyckades inte hitta denna valmöjlighet i navigationsprogrammet.



Bild 1 SE-TPZ efter olyckan

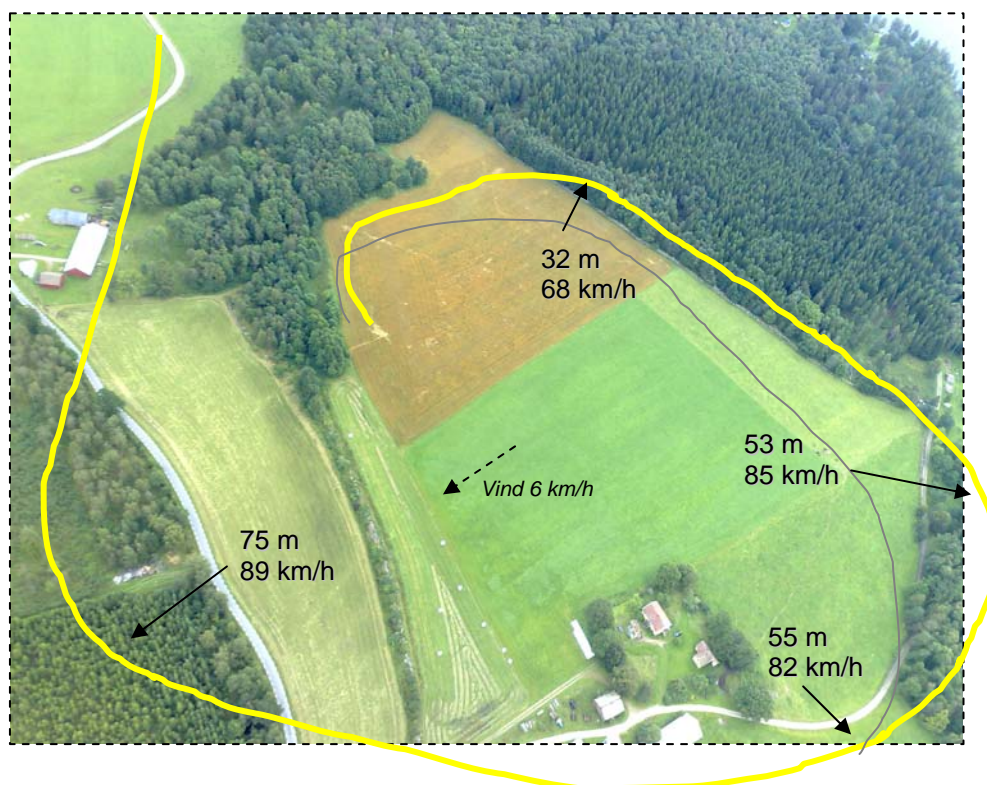


Bild 2 visar flygplanets flygväg efter loggerdata (GPS)

Utlåtande

Då föraren förväntat sig att få visuell kontakt med Herrljunga flygplats i slutskedet, så var inte föraren mentalt förberedd på att avbryta flygningen och istället landa ute på en åker. Detta skapade även ett stort stressmoment för föraren, vilket medförde stor belastning på föraren under landningen. Då föraren även försökte att ta hjälp av sin GPS baserade navigationsutrustning för att kunna navigera till Herrljunga flygplats, skapade även detta ett stresspåslag, då föraren inte kunde hantera utrustning helt korrekt.

Loggerdata efter flygningen visar att höjden var mycket låg, detta visar också att flygningen avbröts i ett mycket sent skede. Då höjden var låg, kom föraren även att flyga sakta för att vara sparsam med höjdförbrukningen. Lågfart i kombination med luftbroms medförde också att flygplanet vek sig i finalsvängen.

Föraren hade även en låg aktuell sträckflygerfarenhet inför tävlingen. Alla träningsmoment hade inte kunnat genomföras pga. dåligt väder. Detta kan ha bidragit till att föraren snabbt kände stress inför uppgiften att utelanda.

Olyckan orsakades av att föraren avbröt flygningen i ett allt för sent skede för att genomföra en säker utelandning. Bidragande är också att föraren navigerade fel pga. bristande kunskap om navigationsutrustningen i sitt segelflygplan.

Förslag till åtgärder

Inga