

Rapporterade störningar 2018 (tom 2018-09-30) i Sverige

STÖRNINGAR rapporterade till Segelflyget

Datum	Segelflygplan/ motorseglare	Typ av flygning/ verksamhet	Händelseförlopp
17-10-05	ASK-21	UH	I samband med lackering av flygplanet i Polen hittades en skruvmejsel under durkarna.
17-11-04	Pa-18	Bogsering DK-skol	Vid bogserstart fick jag en stark vridning åt höger som inte gick av häva trots motskevning och maximalt sidroderutslag. Detta resulterade i en avkörning från asfaltbanan och ut i vått gräs på stråket. Vänster vinge tog i gräset vid slutet av svängen och det orsakade en skada på någon av de yttre spryglarna, syntes genom buckla i duken på vingens ovansida.
17-11-07	Arcus M	AFT	Vid intaxning efter flygning observerade piloten ett onormalt klingande läte och ett mindre ryck, stoppade och sökte orsaken. En brusten M6-skruv återfanns under flygplanet, visade sig komma från huvudhjulets fälg, en av 5 st. som håller ihop fälghalvorna. Ytterligare en hade brustit på samma sätt, endast 3 av 5 återstod.
18-02-19	Pilatus B4	UH	I samband med årstillsyn upptäcktes sprickbildning i toppen av fenan i anslutning till fäste för stabilisatorn.
18-03-19	DG-500	Transport	Vid vägtransport av segelflygplanet i täckt transportvagn inträffade självsvängning på vagnen. Det var vid händelsen mycket halt väglag och när jag saktade farten ökade självsvängningen och fällknivseffekt uppstod varefter bilen gled ned i diket medan transportvagnen stod kvar på vägen. Skador på vagnen. Endast två mindre gelcoat-skador kunde upptäckas på flygplanet.
18-05-05	Duo-Discus	DK-skolning	Andra DK starten för dagen med samma elev. Eleven blev illamående och önskade snabbt få landa. På medvind glömdes landstället bort. På kort final kom läraren på att radiomeddelande av stället inte var gjort varpå ett försök fälla ut stället gjordes. I samband med det sa eleven att han måste kräkas och läraren tog då över all flygning. Landningen skedde på asfaltbanan med stället infällt. Landningssträckan var cirka 100 m. Stället går ej att operera från baksits. Forcerad landning, relativt turbulent på inflygningen, låg vid sidan av banan och belastningen med sjuk elev gjorde att tankarna på landningsstället glömdes bort.

18-05-06	Fournier RF4D	AFT	Efter en kvällsflygning märkte piloten efter sista landningen att flygplanet inte rullade rakt under utrullningen. Piloten stannade normalt, kuperade och hoppade ut för att kontrollera landningsställ och sporrhjul. Vid inspektionen av huvudstället upptäcktes då att hjulet stod lite snett/lutade och en stor spricka i valvdelens mellan gafflarna till huvudhjulet. Troligtvis en utmattningsspricka i gjutgodset som antagligen försvagats under år av användning
18-05-07	DG-500	DK-skolning	Under skolning skedde ett linbrott vid start, under utbildning av bogsering skedde ett linbrott på 220 meter över marken. Eleven hade vid tillfället kontroll över samtliga roder och läraren var beredd att ta över. Dock enligt läraren blev övningen för svår för eleven och man hamnade i ett läge där linbrott kunde ske. Både segelflygplanet och bogserflygplanet kunde landa säkert på startflygplatsen. Inspektion av linan visade inte på något slitage.
18-05-10	Discus b	RST	Piloten genomförde en RST flygning och där flygningen i slutskedet gick längs en TMA gräns, då en molngata utvecklade sig som i stort följde luftrumsgränsen. Piloten använde transponder med tanke på senare klarering i luftrummet, samt använde en "Oudie" och zoomade in på kartan varpå TMA gränsen för en stund inte var synlig, vilket medförde luftrumsintrång en kort stund. Piloten fick ett anrop från klubbens flygledare att snabbt sjunka under TMA, vilket gjordes.
18-05-16	Discus b	RST	Piloten flög med godkänd klarering i sektor. När piloten meddelade tornet att TMA lämnades hörde piloten inte tornet, tydligen så hörde tornet piloten. Någon form av radiostrul, och senare när piloten hörde tornet igen, fick denne direktiv att gå direkt till flygplatsen och landa på stråket. ATS var tvungna att styra om trafik då de inte visste var segelflygaren var.
18-05-26	Twin Astir	AFT	Före start tog piloten ur fallskärmen från bakre sittbrunn och stängde bakre huv. Piloten ville inte lägga skärmen i gräset och med bara en hand ledig valde piloten att bära skärmen till fältvagnen först, och låsa remmarna och stänga huv sedan. När piloten kom tillbaka, noterades genom plexiglasets, att remmarna i bakre sittbrunnen redan var rätt låsta. Piloten steg då in i framsits och glömde bort att låsa huv bak! Gick genom checklistan före start, men koncentrerade sig tyvärr bara på huvlåset fram. Efter start på låg höjd gick bakre huv upp, stroppen slets av och plexiglasets i huvramen gick sönder i kontakt med vingen. Piloten dirigerade bogserföraren direkt till medvinden, urkoppling och landning.

18-05-29	Duo-Discus	AFT	Vädret CAVOK svag vind. Under bogsering på ca 400 meter höjd blåste huven upp och släppte från flygplanet. Skador blev krossad huv som hittades tack vare GPS loggfil. Huven träffade höger vinge där skador uppstod.
18-06-01	Twin III SL	Daglig tillsyn	Vid daglig tillsyn upptäcktes att ena plåtläppen på höger övre motorfäste gått av. Fästet byttes två år innan händelsen och hade en gångtid på endast 18 timmar.
18-06-09	PIK-20B	Tävling	Utelandning på lämpligt fält. Nästan 500 meter långt, men med höga masker. Finalen låg 45 grader mot vindriktningen. Vinden på flyghöjd varierade mellan 20–30 km/h. Normalt landningsvarv i vänstervarv med medvindslinje, baslinje och final, fin final, mjuk sättning, låg gröda (klövervall klippt ett par veckor sedan) PIK-20B saknar konventionella luftbromsar och har istället bakkantsklaffar som går att fälla ner 90 grader. Flygplanet har mycket dålig skevroderverkan vid fullt klaffläge och låga farter och kräver omedelbar omställning till negativ klaff efter sättning. Strax efter sättning som normalt sker i 55–60 km/h så kunde inte vingarna balanseras. Piloten han aldrig veva in klaffen. Vänster vinge fastnade i 20–30 cm högt gräs och planet girade 15 grader åt vänster samtidigt som det kraftigt roterade. Flygplanet kanade sidledes vinkelrätt mot färdriktningen i cirka 10 meter och bromsades då mycket kraftigt. Efter det att flygplanet hade stannat så hade det roterat 160 grader från finalriktningen. Piloten gav under rotationen fullt dykroder för att minska belastningen på flygplanets bakkropp. Ett metallbeslag som sitter i toppen av fenan som utgör stabilisators huvudsakliga infästning har krökts. Inga andra uppenbara skador identifierade.
18-06-10	DG-300	AFT	Incidenten inträffade strax efter start. De första 50–100 meterna gick bra med en rak kurs. När sedan piloten lättade från backen började flygplanet driva ut mot höger utan att piloten kunde korriger kursen. Då flygplanet befann sig på bedömt 5–10 meters höjd kopplade piloten ur bogserlinan för att ej flyga in i skog. Landning skedde kontrollerat dock med resultat att flygplanet slog rakt ned med en medelhård duns varvid hjulstället slog in och en lucka lossnade. Flygplanet bromsades upp av buken och stannade precis innan skogspartiet. Efteråt noterades att trimmen stod i bakre läget.
18-06-16	Twin Astir	DK-skolning	Under start tog höger vinge i marken varpå segelflygplanet girade kraftigt åt höger. Läraren kopplade ur och försökte få kontroll. Segelflygplanet rullade in i ett staket och stannade i ett dike med skador på flygplanet. Inga personskador.
18-06-16	G109	Bogsering	Under bogsering med motorseglare upptäckte bogserpiloten en kraftig rökutveckling från ventilationen från motorutrymmet på 400 meters höjd. Påkallade urkoppling och vände

			tillbaka till startfältet. Piloten meddelade tornet att brandkår behövs vid landning. Piloten kuperade motorn och landade, efter landning kunde piloten släcka elden, som visade sig vara elektronik/kabel brand. Brandkåren behövde inte göra någon insats.
18-06-24	PIK-20D	RST	Närkontakt med drönare. På ca 1100 meters höjd fick piloten syn på en udda "fågel" som blänkte lite väl mycket för att vara ett fjäderfä. Gjorde en stor sväng för att kolla och upptäckte att det var en drönare (ca 40–80 cm stor). Kändes olustigt att dela luftrum med en sådan farkost som jag inte vet om föraren har full uppsikt över. Omöjligt att ha visuell kontakt från marken på den höjden. Händelsen inträffade ca 4 km söder om Köpings tätort utanför kontrollerad luft.
18-06-25	Janus C	EK-skolning	Efter normal sättning vid landning togs luftbromsen in under utrullning, varvid flygplanet lättade och slog i noshjulet relativt hårt när flygplanet tog i marken igen. Infästningen till noshjulet fick vissa skador. Det var elevens femte EK-start totalt och andra för dagen.
18-06-25	SuperDimona	EK-skolning	Under skolning med motorseglare i råkade en elev som flög EK med en HK-36 Dimona ut för motorstörningar. Eleven hade fått kraftiga vibrationer, stängde av motorn och vände tillbaka och landade utan problem. Efter landningen frågade läraren eleven via radion om motorn gick att starta, vilket den gjorde och eleven taxade in till plattan. Eleven uppgav efter landning att han kände vibrationer och missljud från motor i HK-36 super Dimona på 4–500 fot under start och stängde sedan av motor så den inte skulle förstöras. Flög tillbaka till fältet för att landa. Motor startade utan problem igen när jag landat. I briefing efteråt gick lärare och elev igenom händelseförloppet tillsammans. Tid för återstart var inte att tänka på. All koncentration lades på landningen på grund av den låga höjden.
18-06-30	LS4a	AFT	Segelflygplanet hade varit på ett ungdomsläger veckan innan och monterades på lördagen av relativt oerfarna segelflygare. Daglig kontroll med mothåll av roder genomfördes utan anmärkning. Efter start upplevde piloten att det var något fel, då flygplanet inte hade korrekt roderverkan. Segelflygplanet gick inte att skeva åt höger. Urkoppling skedde på ca 200 meters höjd och en lång vänstersväng ansattes, landning u/a. Efter landning konstaterades att ingen av skevroder kopplen var låsta, men höger koppel hade hoppat ur.
18-06-30	LS8	Tävling	Under tävlingsdag "uteländade" piloten på ett litet flygfält, ett bogserflygplan kommer för hämtning. Vinghållare saknades och det var sidvind, ca 15 km/h. Startade med vingen som är mot vinden i backen. Vid start vred sig segelflygplanet kraftigt och tog i ett banljus med vingen, piloten kopplade ur och segelflygplanet vred sig +90 grader och stannade i rapsfältet bredvid. Segelflygplanet drogs tillbaka för ny start, piloten inspekterade skadan

			och planerade en ny start. Nästa start gick bra. Funderingar har gjorts kring att starten var relativt långsam och det inte gick att få upp vingen trots fullt skevroder.
18-07-01	LS7	AFT	Piloten gjorde sin första start på typen för året. Efter ett i övrigt rutinmässigt landningsvarv påbörjade han utfällning av landningsstället sent (ca 250 meter). Han lyckades då inte låsa landningsstället i utfällt läge. Efter lite bökande fattade han beslut om att fälla in stället igen och göra en buklandning på grässtråket. Landningen gick bra. Det torra gräset gav dock upphov till en hel del friktion så ett knytnävsstort område under buken är nedslipat till laminatet.
18-07-02	DG1000	AFT	Vid start användes en Super-Cub för bogsering. Två ombord i DG1000 och avsåg flyga avancerad flygning. Efter lättning byggdes inte farten upp så som normalt brukar ske, bogserföraren påbörjade stigning i ca 90 km/h varvid piloten anmodade via radio "öka farten". Ingen reaktion, segelflygplanet hängde nu en bit nedanför bogserplanet i ca 85 km/h varvid piloten anropade samma sak igen "öka farten" med högre röst, efter detta anrop verkade det som att bogserföraren drog spaken bakåt och steg ännu fortare uppåt. Piloten kopplade ur linan omgående och sänkte nosen och landade rakt fram på banan och stannade ca 15–20 meter från banändan.
18-07-08	LS1-f	Tävling	Under utrullningsfasen vid landning så rullar flygplanet över en nedsänkning i marken och stället slogs in. De sista 20–30 metrarna glider flygplanet på buken. Skador på stället. Mekanism på stället är vridet och in/utfällning är sedan inte möjlig. Överknäckningen var ej tillräcklig för att klara av det plötsliga slaget som uppstod när hjulet rullade mot borte kanten av insjunkningen/jordvallen. Skador på buken.
18-07-15	Twin III Astir	EK-skolning	Groundloop med Segelflygplan. Under landning tog eleven in luftbromsen och det resulterade i att eleven galopperade och studsade två ggr och groundloopade varvid segelflygplanet snurrade vänster med däckstjut och höger vinge högg tag i jorden och den nedåtvinklade delen på vingspetsen bröts av helt. Segelflygläraren övervakade flygningen och sade till på radio att eleven skulle ta ut bromsen vid landningen. De två föregående landningarna i DK var helt utan anmärkning.
18-07-17	K8	AFT	Inflygning för landning bana 03. Vinden var byig 5–25 knop med varierande riktning från NO. Piloten fick kraftigt sjunk på baslinjen, troligtvis i kombination med kraftig vindby och nådde inte fram till banan. Landning ca 100 m minus. En kort stubbe med diameter ca 15 cm träffade nosens högra sida och orsakade skador på nosparti av plast och reva i duken.
18-07-17		Tävling	I samband med DM-tävlingar i Herrljunga flög 5 piloter för högt i Segelflygsektor

			Herrljunga (FL70) vilket innebar att de steg upp i Göteborgs TMA en kort stund innan de lämnade sektorn.
18-08-03	DG1000	EK-skolning	Vid EK flygning under skolning fick eleven ej ut stället. Lärare på marken gav instruktioner via radio för att lättare få det ut, vilket ej hjälpte. Man valde därefter att genomföra en buklandning. Buklandningen gick bra, flygplanet inspekterades av tekniker och landningen orsakade inga skador på flygplanet. Test av ställets operation genomfördes och man fann att det gick att manövrera, men med mycket kraft. Rörliga delar av stället demonterades och rengjordes och man fann att läckage vid stället gick trögt och bussningar och genomförande bult gick stumt. Slitna delar byttes och efter återmontering kunde en förbättring av operationen av stället uppnås. En tidigare flygning hade skett under dagen och piloten upplevde även då operationen av stället som trögt. Eleven upplevde situationen som odramatisk och flög därefter samma flygplan DK och kunde då operera stället.
18-08-21	Super-Dimona	AFT	Under flygning började motorn gå onormalt, och gjorde det i 5–10 sekunder. Piloten vände tillbaka till hemmafältet. Motorn upplevdes gå konstigt på tomgången i samband med nedflygning och även vid taxning. Efter demontering av cylinder 3 konstaterades att ett föremål kommit in i cylindern och orsakat skador på kolv och topp. Föremålet var med stor sannolikhet stålkulan från en popnit som sitter i luftboxen.

Störningarna är avidentifierade samt i flera fall förkortade och omskrivna.

Henrik Svensson
Segelflyginspektör