



Haveri med segelflygplanet SE-THV, 2005-05-15, Dnr L-16/05

Statens haverikommission har beslutat att olyckan skall utredas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och överlåter åt Segelflygförbundet att göra utredningen.

Fakta

Luftfartyg, registrering och typ	SE-THV, Grob 102, Astir CS
Datum, Tid	2005-05-15, kl. 11: 03
Plats	ESML, 5557N, 1252E
Typ av flygning	Utbildning, inflygning
Väder	CAVOK, 5-20 km/h 120-180 grader
Antal ombord funktion	1
Personskador	Lindriga
Skador på segelflygplanet	Omfattande skador på kropp och huv
Övriga skador	Mindre skador på växtlighet i väggkant, ingen miljöpåverkan
Elevens ålder, certifikat	Man 54 år, Elevtillstånd
Elevens flygtid totalt	25 h
Elevens flygtid med segelflygplan	25 h underutbildning
Elevens flygtid på typen	0 h
Elevens flygtid senaste 90 dagarna	3 h

Händelseförlopp

Eleven avsåg att genomföra en typinflygning på ensitsare, som ingår i utbildningsplanen för segelflygare, övning 43. Han hade tidigare på dagen genomfört en kontrollflygning innan inflygning på ensitsare, enligt utbildningsplanen övning 42. Kontrollflygningen inför inflygning på ensitsare genomfördes enligt läraren med stor noggrannhet och med god precision i landningen. Inför starten sätter sig eleven i flygplanet och bekantar sig med instrument och reglage, dock upplevde eleven sig stressad inför starten pga. försening av starten. Han upplevde vidare att läraren inte riktigt hade tid att ge honom sin hela uppmärksamhet. Läraren å sin sida upplevde att han visade och instruerade eleven enligt rutin.

Under bogseringen upplevde eleven att flygplanet var känsligare och reagerade på turbulensen på ett annorlunda sätt i jämförelse med den större tvåsitsaren som eleven var van att flyga. Urkoppling skedde enligt eleven på 620 meter varefter han genomförde en serie svängar och vingtippningar samt flygning med låg fart. Eleven uppgav att han kände sig bekväm med flygplanet och beslutade sig för att söka termik och kurva upp sig. Efter en stund uppmanade läraren eleven via radio att söka sig mot nedflygninsektorn för landning. Eleven hörsammade läraren men fortsatte att kurva termik i nära anslutning till nedflygninsektorn. Läraren uppmanade åter eleven att påbörja landning och eleven

hörsammade lärarens uppmaning, varvid han anslöt nedflygningssektorn på ca 330m och sedan gick ut på medvinden på ca 230m. Eleven utförde enligt egen utsago alla landningsförberedelser på ett normalt sätt. Under landningen frågade läraren om elevens höjd strax efter passage tvärs sättningspunkten, han uppgav då höjden till 130 meter. När eleven skulle knäcka ut luftbromsen upplevde han att han fick sträcka sig framåt för att nå bromshandtaget, vilket han upplevde som obekvämt. Turbulensen under finalsvängen upplevde eleven som ”besvärlig och obehaglig” och han upplevde också att vinden hade ändrat riktning från god motvind till sidvind. Efter sista svängen bedömde eleven att höjden var god eller möjligen att han låg något högt. Efter att ha korrigerat kursen för vindavdriften tog eleven ut lite broms. Strax efter att bromsen hade tagits ut hamnade flygplanet i kraftig turbulens. Efter det att eleven hade återtagit flygläget bedömde han att höjden var mycket låg och tog därför in bromsen helt. Flygplanet tog därefter mark strax innan en vägbank som ligger i fältets förlängning och flygplanet stoppades upp kraftigt av vägbanken varvid svåra skador uppkom på främre delen av flygkroppen. Huven splittrades och skador uppkom på stabilisatorn. Efter händelsen landade bogserflygplanet efter en annan uppbojsering och piloten upplevde då att han fick ett osedvanligt stort sjunk i samband med inflygningen till banan.

Analys

Eleven genomförde flygningen i enlighet med lärarens instruktioner han hörsammade också lärarens anvisningar om hur han skulle genomföra landningen. I själva landningsförfarandet är det viktigt att vara medveten om segelflygplanets prestanda med utfällda luftbromsar. Vid en typinflygning på ensitsare är det viktigt att eleven i lugn och ro får möjlighet att sitta i flygplanet och torrflyga för att på så sätt få en uppfattning om var alla instrument och reglage sitter och kan på så sätt bekanta sig med dem. Dessutom är det viktigt att eleven under dessa förhållanden kan fråga läraren om hur flygplanet uppför sig under flygningens olika faser. Eleven uppmärksammade vid utfällning av luftbroms att han inte kunde nå luftbromsreglaget utan att luta sig framåt och där med inte kunde sitta på ett bekvämt sätt.

När sedan flygplanet kom in i turbulensen och eleven använde hela sin uppmärksamhet på att räta upp flygplanet är det inte osannolikt att han åter lutade sig tillbaka och där med förde ut luftbromsen mer än han var medveten om. Visserligen anger vittnen på marken att bromsen inte var ute men det kan vara mycket svårt att se om bromsskivorna är ute en liten aning, vilket kan ha stor betydelse för flygplanets sjunkhastighet. Detta accentuerar vikten av att sitta så att man alltid kan nå alla reglage utan att behöva byta sittställning.

Under inflygningen angav eleven sin höjd till läraren via radio, som kan anses vara naturligt under rådande övning. Han anger vidare att han gjorde ett medelstort landningsvarv vilket medförde att flygplanet kunde påverkas ytterligare av vind och turbulens. Bogserflygplanet som passerade haveristen någon minut efter olyckan rapporterade om kraftiga sjunkområden, vilket styrker möjligheten till kraftiga sjunk under inflygningen.

Sannolik haveriorsak

Olyckan orsakades sannolikt av att eleven missbedömde landningsvarvet.

Bidragande orsaker

- elevens ringa erfarenhet av typen
- förändringen av vindriktningen
- eleven inte hade en god sittställning.

Segelflygförbundet utlåtande

Ingen

Ålleberg 2005-10-28

Anders Haglund
Flygsäkerhetsman