



## Haveri med segelflygplanet SE-UFH, 040618

Statens haverikommission har beslutat att olyckan skall utredas enligt lagen om utredning av olyckor och delegerar Sv. Segelflygförbundet att göra utredningen.

### 1. Fakta

Tid	04-06-18, 14:50
Plats:	Ca 2 km V om Långtora flygplats
Typ av flygning:	AFT
Antal ombord:	1
Personskador:	Lindriga
Skador på flygplanet:	Omfattande
Övriga skador:	Inga

### 2. Händelseförlopp

Piloten startade från Långtora för en allmän termikflygning. Hon följde några andra flygplan några mil norrut från Långtora. I närheten av Heby beslutade hon sig för att återvända mot fältet. Höjden blev allt lägre och ca 2 km från Långtora beslutade hon sig för att landa på en åker. Före sättningen tog vänster vinge i högväxande säd och flygplanet rollade över åt vänster, flög ca 25 meter på rygg och slog därefter ned på rygg. Föraren fick hjälp ur flygplanet och hade erhållit skador i nacken.

### 3. Föraren, flygerfarenhet

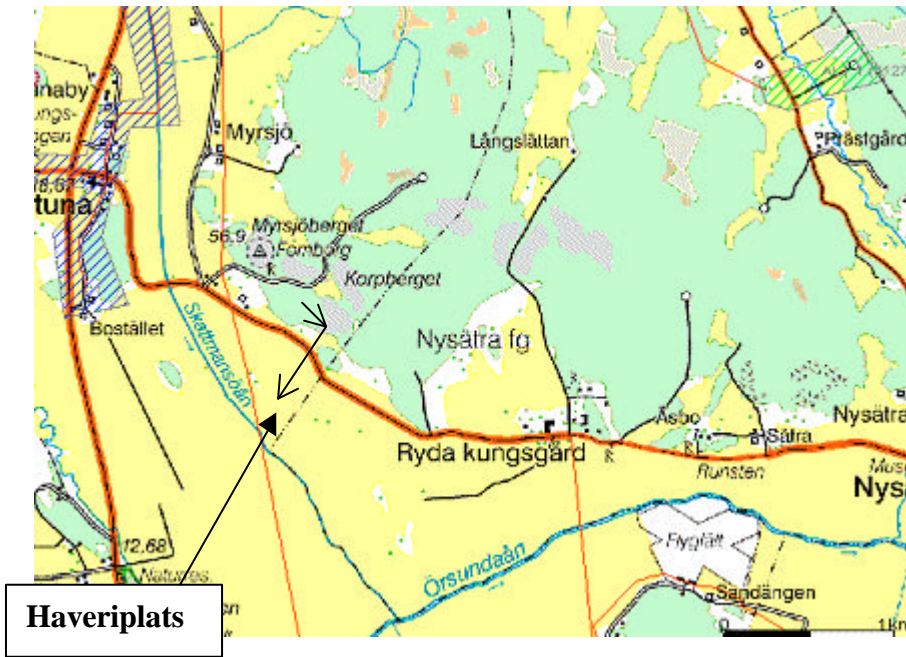
Ålder, certifikat:	:	20 år, S-certifikat, sträckflygn.tillstånd
Flygtid totalt:		36 tim
Med segelflygplan:		36 tim
Flygtid på typen:		1,5 tim
Flygtid senaste 90 dagarna		1,5 tim
Flygtid senaste 30 dagarna		1,5 tim

### 4. Flygplanet

Registrering och typ SE-UFH, Schemph Hirth, Discus b  
Flygplanet hade gällande luftvärdighet.

### 5. Haveriplatsen

Åkermark med relativt hög säd belägen ca 2 km från Långtora flygplats.  
Long. 66° 26'91 Lat. 15° 72'95



Karta över haveriområdet

## 6. Nedslagsplatsen



Flygplanet efter landningen.

## 7. Färddator

Flygningen registrerades på en färddator. Förarens berättelse stämmer väl överens med färddatorns registreringar.

## 8. Skador på flygplanet

Sprickor i främre delen av kroppen, Fenan knäckt. Stabilisatorn totalförstörd. Sprickor på översidan, vänster vinge. Stor skada vid rot delen vänster vinge Skador på luftbromsar i bägge vingar. Större skador på främre delen av kroppen. Instrumentskador. Strukturskador på många ställen, vingar och kropp.

## 9. Väder

Vind: Svag växlande.

Molnbas: 1800 m

Molnmängd: 5/8

Temp. 18<sup>0</sup>C

## 10. Förarens berättelse

Jag var ute på en friflygning och insåg strax innan Heby att det var klokast att vända om hemåt eftersom jag inte hittade någon vidare termik och inte hade tillräckligt med höjd för att fortsätta bort från flygfältet. När jag vände om och var på väg hemåt hade jag svårt att lokalisera flygfältet, trots att jag kunde lokalisera mig på kartan och kände igen brytpunkter. När jag till slut upptäckte flygfältet befann jag mig då på 500 meters höjd. Jag fortsatte att glida hemåt men insåg på ca 250 meters höjd att jag inte skulle hinna hem. På min högra sida hade jag två parallella åkrar som jag redan tidigare hade utsett till eventuella utelandningsalternativ. På grund av min låga höjd gjorde jag ett förkortat landningsvarv med endast bas och final. Eftersom jag gjorde ett väldigt snävt varv förlorade jag inte mycket höjd och fick därför sänka nosen ordentligt på finalen, varvid jag kom upp i en allt för hög hastighet (när jag tittade på hastighetsmätaren på finalen låg jag på ca 140 km/tim). Kort efter jag satt mig första gången lyfte planet igen och studsade en bit. Här någonstans har jag en minneslucka p.g.a. att jag svimmade av och fick hjärnskakning. Jag vaknade i det upp- och nedvända planet utav att en bonde försökte få kontakt med mig och var då rörlig nog att klättra ur flygplanet medan mina kamrater lyfte upp det.

## 11. Analys

- Föraren var behörig att utföra flygningen.
- Föraren hade liten erfarenhet av flygplanet.
- Föraren hade liten aktuell flygträning och ett fåtal aktuella landningar.
- När föraren beslutat att återvända mot Långtora upplevde hon att det var dåligt med termik och att höjden var lite för låg.
- På väg tillbaka mot Långtora hade föraren svårighet med orienteringen. Hon hade svårt att upptäcka Långtora.
- På ca 250 meter beslöt föraren att avbryta flygningen för att landa.
- Föraren flög direkt in på baslinjen för att sedan svänga in på finalen.
- På finalen bedömde föraren att hon inte skulle komma ner på fältet varför hon ökade farten för att sjunka snabbare.
- Terrängen på baslinjen var ca 25 meter högre än den planerade landningsplatsen. Terrängen sluttade således ned mot landningsfältet.
- På grund av den höga farten då flygplanet tog i marken kunde det fortsätta i en rollrörelse över på rygg.

## 12. Sannolik haveriorsak

Vänster vinge har i samband med sättningen tagit i säd och mark varvid flygplanet rollade runt och slog ned i ryggläge.

## 13. Bidragande orsaker till haveriet:

- Föraren hittade inte tillbaka till hemmafältet vilket kan ha inneburit ett stressmoment.
- Den korta uppläggnings av landningen.
- Den omgivande terrängen varifrån piloten kom flygande var högre än landningsområdet vilket kan ha påverkat höjdbedömningen i landningsfasen vilket också kan ha resulterat i ett stressmoment.
- Förarens orutin med flygplanet.
- Förarens ringa aktuella flygträning.

#### **14. Rekommendationer**

Jag föreslår att Segelflyget åter igen informerar klubbarna om att landningsträning med aktuell flygplantyp är att rekommendera före den första sträckflygningen och före den första sträckflygningen för året.

Bälinge den 15.1 2005

Utredningen utförd av:

Torleif Hiort  
Flygsäkerhetsman