



Rapport

**Olycka med segelflygplanet SE-UKH
på Långtora segelflygplats, Uppsala län, den 1 juni 2006**

SHK Dnr L-15/06

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-15/06

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport

Svenska Segelflygförbundet har undersökt en olycka som inträffade den 1 juni 2006, på Långtora segelflygplats, Uppsala län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UKH.

Svenska Segelflygförbundet lämnar härmed en rapport över undersökningen.

Henrik Svensson
Segelflyginspektör

Bo Forsberg
Flygsäkerhetsman

Rapport

Rapporten färdigställd 2006-12-15

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-UKH
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Stockholms Segelflygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2006-06-01, kl. 11.15 i dagsljus
<i>Plats</i>	Långtora segelflygplats, Uppsala län. (pos 5944N 01708E; 15 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	vind 340/12 knop, sikt >40 km, 8/8 med bas 600 m, temp 14 °C, QNH 1016 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga, ingen miljöpåverkan
<i>Föraren/Elven:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 29 år, S-cert
<i>Total flygtid</i>	53 timmar, varav 11 timmar på typen
<i>Läraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 40 år, S-cert, Steg-III tränarbehörighet (segelflygtränare)
<i>Total flygtid</i>	872 timmar, varav 31 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	11 timmar, varav 10 timmar på typen

Svenska segelflygförbundet underrättades den 1 juni 2006 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UKH inträffat på Långtora segelflygplats, Uppsala län, samma dag kl.11.15.

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 Bo Forsberg, flygsäkerhetsman.

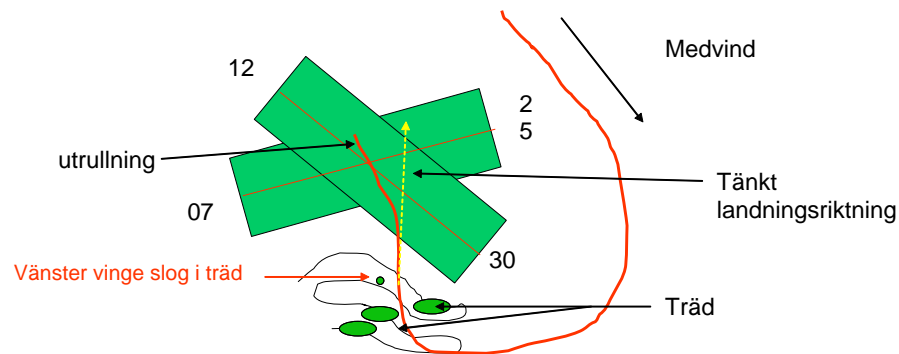
Händelseförlopp och övriga fakta.

Händelsen inträffade under en utbildningsvecka för sträckflygning med flera elever. Vädret den aktuella dagen medgav inga distansflygningar, varför man istället beslutade att genomföra utelandningsträning på flygfältet. Flygningen ingick som ett moment i en sträckflygningsutbildning, med syfte att träna utelandning med inflygning över hinder. Ordinarie flygfält utgjorde landningsyta, dock i en riktning som medger ca 400 meters rullsträcka, efter inflygning över ca 25 m höga träd belägna ca 125 meter minus landningsytan. Sträckan mellan träden och landningsytan utgörs av åker plus ett mindre dike i fältkanten. Landningsytan hade markerats genom

kalkning av en mittlinje med avståndsmarkeringar, från landningsytans början och något hundratals meter i landningsriktningen.

Genomgång av övningen gjordes gemensamt för samtliga elever som skulle utföra övningen, beskrivning av teknik vid utelandning över hinder, farter, luftbromsanvändning etc.

Flygningen förlöpte normalt under hela inflygningen, flyghöjd över trädningen var ca 5 meter. När eleven bedömde att träden passerats drog han full luftbroms och ansatte dykroder. Vare sig elev eller segelflygtränare hade observerat ett träd ca 5 meter framför den övriga trädridån samt ca 5-8 meter till vänster om flygriktningen. Vänster vinge slog i denna trädkrona, varvid flygplanet girade kraftigt åt vänster. Segelflygtränaren tog över, tog in luftbromsen och lyckades häva giren med sidroder samt landa flygplanet i en ny riktning på flygplatsen. Samtliga skador torde ha uppkommit vid kollisionen med trädet.



Analys

Vid inflygning för landning, över hinder, har piloten ansatt luftbroms och gett dykroder för tidigt, innan sista hindret passerats och därvid har vänster vinge kolliderat med en trädkrona, med uppkomna skador som följd. Skadorna var inte större än att segelflygtränaren kunde få kontroll över flygplanet och landa "normalt".

Slutsatser

Övningen bedöms ha kunnat genomföras på ett säkert sätt med de förutsättningar som förberetts och delgetts deltagarna. Dock borde den tänkta sättningspunkten lagts längre in på landningsytan för att inte skapa en onödigt hög ambitionsnivå hos eleven. Eleven har inte säkerställt att sista hindret passerats innan han ansatte luftbroms och gav dykroder. Tränaren såg inte trädet förrän kollisionen var ett faktum.

Sannolik olycksorsak

Olyckan orsakades av att eleven ansatte luftbroms och dykroder innan sista hindret hade passerats.

Förslag till åtgärder

Inga