



Rapport

**Olycka med segelflygplanet SE-UEG
på Landskrona flygplats, M län, den 15/4 2007**
SHK Dnr L-08/07

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



2008-03-15

L-08/07

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport

Svenska Segelflygförbundet har undersökt en olycka som inträffade den 15/4 2007, på Landskrona flygplats, M län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UEG.

Henrik Svensson

Segelflyginspektör

Rapport

Rapporten färdigställd 2008-03-15

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-UEG, Grob 103 Twin Astir Trainer
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Landskrona Flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2007-04-15, kl. 13.50 i dagsljus
<i>Plats</i>	Segelflygstråket, Landskrona flygplats, M län, (pos 5556.7N 1252.2E; 59 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	AFT
<i>Väder</i>	Vind 180 grader/ 10 km/h, god sikt, 2/8 cumulus, temp 15°C
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	0
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 71 år, giltigt S-certifikat
<i>Total flygtid</i>	678 timmar, varav 103 timmar på segelflyg, samt 48 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	0,5 timmar, varav 0,5 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	2, varav 2 på typen

Svenska segelflygförbundet underrättades den 15/4 2007 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UEG inträffat på Landskrona flygplats, M län, samma dag kl.13.50.

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 påbörjade landningen och gick ut på medvindslinjen på ca 250 meters höjd. Ett normalt landningsvarv genomfördes och finalen angjordes något högt ca. 180 meter. Föraren har uppgett att i samband med att finalen var etablerad såg han ett flygsläp som stod uppställt för start, detta medförde att föraren funderade på att landa långt in på fältet, men tog sedan beslutet att landa vid sidan och lite innan flygsläpet. Denna plats skulle medföra en landning där flygplanet skulle stanna innan eller senast vid landningsmärket.

I slutet på finalen upplevde föraren att höjden minskade snabbt varvid han minskade luftbromsens utslag. Detta minskade dock inte sjunkhastigheten alls, vilket gjorde att föraren försökte fälla in luftbromsen helt. Även denna åtgärd påverkade inte sjunkhastigheten. Föraren hade vid det här laget en känsla av att det var något som var fel och fokuserade på att ta sig fram till

flygfältet. Sista biten fram till flygfältet försökte föraren att hålla flygfarten så att flygplanet inte tappade flygförmågan och att klara av att flyga över vägen innan flygfältet. Vid passage av vägen slog flygplanets sporrhjul i vägkanten, varvid flygplanet studsade upp i luften och därefter slog ned på andra sidan. I samband med islaget gick bakkroppen på flygplanet av. Efter att flygplanet stannat var några klubbmedlemmar snabbt framme vid flygplanet. Föraren satt kvar i flygplanet och kunde berätta att han var oskadd. Föraren berättade även om händelseförloppet och kunde då konstatera att han manövrerat luftbromshandtaget åt fel håll.

Ögonvittne vid startplatsen har uppgivet att flygplanet hade en hög inflygning och därefter en snabb höjdförlust på final. Vidare noterade ögonvittnet att flygplanet på låg höjd (5-10 meter) gjorde ett antal pendlingar innan det slog i marken långt framför landningsmärket.



Bild 1 SE-UEG efter olyckan



Bild 2 visar flygplanets islag i vägbanken

Utlåtande

Föraren påbörjade ett normalt landningsvarv. På final för landning låg föraren ganska högt och tog ut luftbromsen för att reducera höjden. Då föraren tog beslut att landa kort innan landningsmärket, användes ganska mycket luftbroms. När sedan föraren upplevde att höjden var låg, försökte föraren minska luftbromsen för att kunna nå fram till den planerade sättningspunkten.

Vittnesuppgifter intygar att flygplanet i slutet av landningen hade en stor sjunkhastighet, vilket är brukligt om full luftbroms används.

Olyckan orsakades av att föraren förväxlade vilken riktning luftbromsen verkar. Bidragande har varit att föraren valde att landa innan det utlagda landningsmärket.

Förslag till åtgärder

Inga