



## Haveri med segelflygplanet SE-TFL, 2005-07-27, Dnr L-30/05

Statens haverikommission har beslutat att olyckan skall undersökas enligt lagen om undersökning av olyckor och delegerat till Segelflygförbundet att göra undersökningen.

### **Fakta**

Luftfartyg: registrering och typ	SE-TFL, Phoebus A
Tid	2005-07-27 kl.14.55
Plats	Ca 10m norr om Motala-Skärstad flygfält
Typ av flygning	AFT
Väder	God sikt, temperatur +18°C, vind svängande V-SV 2-10 knop, 4/8 Cu molnbas 1200m,
Antal ombord	1
Personskador	Inga
Skador på flygplanet	Diverse skador på framkroppens sidor samt repor på huven av raps.
Övriga skador	Inga
Förarens:	
Ålder, certifikat	65 år, S-certifikat
Flygtid totalt	69 h, 152 starter
Flygtid med segelflygplan	69 h, 152 starter
Flygtid på typen	6 h, 8 starter
Flygtid de senaste 90 dagarna	12 h, 15 starter
Flygtid de senaste 30 dagarna	10 h, 14 starter
Flygtid på typen de senaste 90 dagarna	6 h, 8 starter

### **Händelseförlopp**

Efter ca 30 minuters termikflygning öster om flygfältet befinner sig piloten i nedflygningssektor på 300m. Där stiger det lite och piloten försöker kurva. Det stiger inte hela varvet och på 200m går piloten ut på en normal medvind för högervarv stråket 01. Flygplanet förlorar höjd snabbare än piloten bedömt som normalt och han lämnar därför medvinden tidigare än normalt för att sneda in mot fältet. Hastigheten på finalen blir hög med sättning långt fram på stråket. Piloten försöker bromsa men det funkar inte. Flygplanet passerar fältkanten, åker upp på vägbanken norr om fältet och rullar över vägen för att stanna i sädesfältet på andra sidan.

### **Analys**

Föraren har troligen blivit skrämmd av att höjdförbrukningen på medvinden var större än han förväntat då vinden var starkare än bedömt. Detta medförde att han svängde från medvinden närmare fältkanten än vanligt och fick då kortare fält att landa på med mer medvind än vanligt. Vidare så planeras även en normal landning långt fram på fältet, för att snabbt och

enkelt kunna få bort flygplanet från fältet, vilket ger mindre utrymme för missbedömning för nära och kort.

**Sannolik haveriorsak**

Föraren missbedömde höjdförbrukningen på medvinden och ger sig inte tillräckligt lång final eller fältlängd att landa på.

**Bidragande orsaker**

Att även en normal landning är långt in på fältet.

**Segelflygförbundets utlåtande**

Inga rekommendationer

Växjö 2005-10-30

Utredningen utförd av:

Mattias Johansson  
Flygsäkerhetsman