



---

***Rapport***

**Olycka med segelflygplanet SE-UFU  
på Enoch Thulins flygplats, Skåne län, den 14 Juli 2006**

SHK Dnr L-18/06

---

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](http://www.segelflyget.se)



2006-12-15

L-18/06

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

### **Rapport**

---

Svenska Segelflygförbundet har undersökt en olycka som inträffade den 14 Juli 2006, på Enoch Thulins flygplats, Skåne län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UFU.

Svenska Segelflygförbundet lämnar härmed en rapport över undersökningen.

Henrik Svensson

Segelflyginspektör

Johan Hansson

Flygsäkerhetsman

## Rapport

Rapporten färdigställd 2006-12-15

---

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-UFU, Grob Twin Astir.
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis.
<i>Ägare/innehavare</i>	Landskrona Flygklubb.
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2006-07-14, kl. 14.02 i dagsljus.
<i>Plats</i>	Enoch Thulins flygplats, Skåne län, (pos 5557N 01252E; 55 m över havet).
<i>Typ av flygning</i>	AFT
<i>Väder</i>	vind 10-15 m/s, byig vind, sikt >10 km, 3/8 Cu med bas 1300m, temp. 22 °C, QNH 1019 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	0
<i>Personskador</i>	Inga.
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade.
<i>Andra skador</i>	Inga, ingen miljöpåverkan.
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 55 år, Segelflygcertifikat.
<i>Total flygtid</i>	32 timmar, varav 32 timmar på typen.
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	5:28 timmar, varav 5:28 timmar på typen.
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	13, varav 13 på typen.

---

Svenska segelflygförbundet underrättades den 18 juli 2006 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UFU inträffat på Enoch Thulins flygplats, Skåne län, den 14 Juli kl.14.02.

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 Johan Hansson, flygsäkerhetsman.

### Händelseförlopp och övriga fakta.

Föraren genomförde en normal flygstart och efter ca 1 timmes flygning, påbörjade föraren en normal förberedelse för landning på flygplatsens grässtråk.

I nerflygningssektorn upplevde föraren problem med att fälla ut landningsstället. Enligt egen utsägo, "fick han ta i allt vad han kunde". Först efter tredje försöket upplevde föraren att landställsreglaget var i läge "ställ ute och låst". Föraren gick därefter ut på medvindslinjen. Föraren valde att flyga med något högre fart i landningsvarvet och med brantare inflygning på

finalen, detta för att kompensera för den rådande vindstyrkan som även var byig. Sättningen blev något hårdare än planerat, men upplevdes inte av föraren, som speciellt hård. Detta framhålls även hos vittnen, som uppger att landningen såg ut som en genomsjunkning från 1-2 m höjd, men inte onormalt hård. Efter ca 10-20 m rullsträcka, hörde föraren en smäll och flygplanet sjönk ner på buken, samt retarderade kraftigt. Den tekniska undersökningen som gjordes senare av flygplanet, visar spår av kraftiga delamineringar i landställsutrymmet.

### **Analys**

Föraren har haft problem att fälla ut landningsstället och upplevde att kraften som behövdes för denna manöver, var högre än normalt. Detta kan tyda på att landställets mekanism eller dess infästning, varit defekt. Vid den tekniska undersökningen hittades spår av skador i landställsutrymmet, vissa av dessa skador kan ha uppkommit tidigare, eventuellt på grund av tidigare hårda landningar, som successivt försvagat landställsutrymmet och ställets infästning. Detta skulle i så fall, kunna förklara varför föraren har haft svårt att fälla ut stället. Dock har eventuella tidigare skador ej helt, med säkerhet kunnat fastställas. Ej heller har det gått att fastställa huruvida läsmekanismen varit skadad innan landningen.

Föraren har, för att kompensera för vinden, varit tvungen att göra inflygningen brant. Detta gör att det är mer krävande att genomföra en korrekt utflytning och sättning.

Det aktuella vädret med hård och byig vind gör att det är lätt att missbedöma sättningen, även för en rutinerad förare. Vittnesuppgifter framhåller att landningen såg ut som en genomsjunkning från 1-2 m höjd, men inte onormalt hård. Spår på marken visar inget onormalt märke efter sättningen och efter ca 20 m utrullning har landningsstället kollapsat.

### **Slutsatser**

Föraren har genomfört en landning i stark och byig vind med troligtvis något hårdare sättning. Föraren hade svårighet att fälla ut landningsstället vilket kan tyda på att landställsmekanismen/landställsinfästning varit skadad tidigare pga. successivt slitage av stort antal landningar innan haveriet. Vid den aktuella sättningen har landningsstället efter kort utrullning kollapsat.

### **Sannolik olycksorsak**

Haveriet orsakades sannolikt av en något hård sättning som fick landstället att kollapsa kort efter sättningen. Bidragande kan ha varit att landställsmekanismen/landställsinfästning varit skadad sedan tidigare.

### **Förslag till åtgärder**

Inga