



Rapport

**Olycka med segelflygplanet SE-UOK
på Varberg Flygplats Getterön den 1 maj 2006**

SHK Dnr L-09/06

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-09/06

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport

Svenska Segelflygförbundet har undersökt en olycka/ett tillbud som inträffade den 1 maj 2006, på Varbergs flygplats Getterön, Hallands län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UOK.

Med vänlig hälsning

Henrik Svensson

Segelflyginspektör

Roger Claesson

Flygsäkerhetsman

Rapport

Rapporten färdigställd 2006-12-15

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-UOK
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal
<i>Ägare/innehavare</i>	Varbergs Flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2006-05-01, kl. 14:12 i dagsljus Anm: All tidsangivelse avser svensk normaltid svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Varbergs flygplats Getterön, Hallands län.
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning/PFT
<i>Väder</i>	VMC, sydlig vind 7-11 knop
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>passagerare</i>	
<i>Personskador</i>	Allvarliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga, ingen miljöpåverkan
<i>Segelflyginstruktör:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 43 år, S-cert., Instruktörsbehörighet
<i>Total flygtid</i>	327 timmar, varav 24 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	21 minuter, varav 21 minuter på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	2, varav 2 på typen
<i>Eleven:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Kvinna, 18 år, S-cert
<i>Total flygtid</i>	30 timmar, varav 3 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	15 minuter, varav 15 minuter på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	1, varav 1 på typen

Svenska segelflygförbundet underrättades den 1 maj 2006 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UOK inträffat på Varbergs flygplats Getterön, Hallands län.

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 Roger Claesson, flygsäkerhetsman.

Händelseförlopp och övriga fakta.

På eftermiddagen genomfördes en periodisk flygträning med en nybliven certinnehavare som elev och en segelflyginstruktör som befälhavare. Tidigare under dagen hade instruktören genomfört en kortare flygning. Målsättningen med flygningen var att eleven skulle göra sin första flygning för året och komma igång med sin flygning eftersom eleven hade haft uppehåll under vinterhalvåret. Flygplanet som var av typen Glaser Dirks DG-500 Elan Trainer flygbogserades upp till upp till en höjd av 700-800 m. Efter urkoppling genomfördes förutom allmän flygträning ett antal övningar och moment i form av svängväxlingar och stall. När de av instruktören bestämda övningarna var avslutade påbörjades planering för

landning och nedflygningssektorn nåddes på en höjd av 260m. Landningsvarvet påbörjades genom en sväng in på medvinden då höjden var 220m. Eleven tog ut luftbromsen för att reducera lite höjd under flygning på baslinjen. Då sväng in på finalen påbörjades var höjden 180m och eleven valde att ta ut nästan full luftbroms och etablerade en korrekt glidbana mot landningsstråket. Efter att två tredjedelar av finalen är genomförd sjunker farten. Instruktören påpekade fartminskningen för eleven som direkt ökade farten med att sänka nosläget. Eleven kontrollerade farten som ökade till 110 km/h och koncentrerade sig på att hålla den stabil. Eleven fortsatte att närma sig flygstråket utmed den korrigerade glidbanan. Instruktören märkte att det blev dags för att påbörja utflytning och eftersom sjunkhastigheten var hög i förhållande till höjden fattar han beslut att ingripa och gav samtidigt kommando till eleven att höja nosläget. Både elev och lärare förde spaken bakåt. Under upptagningen justerades inte luftbromsens läge. Med hög sjunkhastighet kolliderade flygplanet med marken och studsade därefter en gång innan flygplanet under utrullningen på marken girar vänster och stannar på flygstråket. Elev och lärare tog sig ur flygplanet och lade sig på marken vid sidan av stråket. Räddningstjänsten larmades strax efter landningen och anlände inom 15 minuter.

Analys

En planerad periodisk flygträning genomfördes där det för instruktören var den andra flygningen för dagen. För eleven var det första flygningen under de senaste tre månaderna på aktuell flygplantyp. Eleven anlände med avseende på höjden något lågt till nedflygningssektorn. Eftersom höjden inte minskade som förväntat på medvindslinjen och baslinjen tvingades eleven till ett agerande där mycket luftbroms behövde användas på finalen för att kunna etablera en korrekt glidbana mot flygstråket. Farten sjunker som ett resultat av att mycket luftbroms används såvida inte glidbanan justeras i förhållande till aktuellt bromsutslag. Efter att två tredjedelar av finalen är genomförd ökades farten med hjälp av att nosen sänks. Detta innebar att en brantare glidbana etablerades. Eleven som fått en påminnelse om att farten var för låg koncentrerade sig därefter på att rätt fart uppnåddes samt bibehölls. Under detta förlopp minskade höjden och flygplanet sjönk mer än tidigare. Instruktören tog över flygningen i ett något sent skede och kunde genom att höja nosläget i en upptagning inte helt förhindra den hårda sättningen som följde.

Slutsatser

Instruktören var inte mentalt förberedd att gripa in och reagerade sent på att eleven inte genomförde slutfasen av landningen på ett korrekt sätt.

Sannolik olycksorsak

Haveriet orsakades av att upptagningen inför landningen gjordes för sent.

Förslag till åtgärder

Inga