



Rapport

**Olycka med segelflygplanet SE-TCR
på Norrköping/Kungsängens flygplats ESSP,
Östergötlands län, den 30 juli 2007**

SHK Dnr L-022/07

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



2008-02-28

L-022/07

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport

Svenska Segelflygförbundet har undersökt en olycka som inträffade den 30 juli 2007, på Kungsängens flygplats ESSP, Östergötlands län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-TCR.

Henrik Svensson

Segelflyginspektör

Johan Hansson

Flygsäkerhetsman

Rapport

Rapporten färdigställd 2008-02-28

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-TCR, Ka 6 CR.
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis.
<i>Ägare/innehavare</i>	Norrköpings Segelflygklubb.
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2007-07-30, kl. 15.20 i dagsljus.
<i>Plats</i>	Kungsängens flygplats ESSP, Östergötlands län, (pos 583510 N 161447 E; 136 m över havet).
<i>Typ av flygning</i>	AFT
<i>Väder</i>	vind 2 m/s, 280 grader, sikt >10 km, 4/8 Cumulus med bas 1400 m, temp. 19 °C.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga.
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande.
<i>Andra skador</i>	Inga, ingen miljöpåverkan.
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 70 år, Segelflygcertifikat.
<i>Total flygtid</i>	1488 timmar, varav 151 timmar på typen.
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	17 timmar, varav 2 timmar på typen.
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	14, varav 1 på typen.

Svenska segelflygförbundet underrättades den 8 augusti 2007 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-TCR inträffat på Norrköpings flygplats ESSP, Östergötlands län, den 30 juli kl. 15.20.

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 startade med flygsläp från Norrköpings segelflygklubbs grässtråk ca kl. 12.50. Efter ca 2 tim och 20 min påbörjades inflygning för landning på startplatsen. Föraren uppger att det fanns flera motorflygplan som låg i flygplatsens trafikvarv. Efter en normal inflygning och sättning, ansatte föraren en gir åt höger i avsikt att rulla av stråket. När planet passerade stråkkanten, rullade flygplanet genom ett område med oklippt gräs (ca 20 cm) och efter ytterligare rullsträcka, kolliderade flygplanet med en banmarkering och vänster stabilisatorhalva skadades. Föraren uppger att han gjort denna manöver efter flera landningar förut, men att han denna gång inte kände full kontroll i girled under passagen av det oklippta gräset. Föraren uppger också att han såg den aktuella banmarkeringen, men bedömde avståndet i sidled som tillräckligt.

Analys

När föraren påbörjade planering för landning, hörde han på flygradion att flera motordrivna flygplan låg i trafikvarvet. Föraren kunde från sin posi-

tion inte verifiera att någon klubbmedlem fanns ute vid stråket, som kunde hjälpa till med att dra bort flygplanet efter landning. Föraren uppger att han kände sig stressad av detta och beslutade sig därför att efter sättning och under utrullning, försöka styra flygplanet av stråket.

Även om de lokala bestämmelserna i detta fall medger att flygledarfunktionen inte behöver bemannas när flygledartornet är öppet, så skulle en sådan bemanning kunnat undvika förarens beslut att gira av stråket. Enligt vittnesuppgifter, fanns det kvar medlemmar i fältets omedelbara närhet.

Efter sättning påbörjade föraren en gir åt höger. När planet passerade stråkkanten och passerade genom området med oklippt gräs, kände föraren att han inte hade full kontroll i girled. Föraren uppger, att detta kan ha berott på att ena vingpetsen haft kontakt med gräset och därigenom asymmetriskt bromsat flygplanet i girled.

Föraren uppger att han såg banmarkeringen, men bedömde avståndet i sidled som tillräckligt, han baserade detta på att han bedömde att vingen skulle passera över markeringen, utan att ta i. Banmarkeringarna på det aktuella gräs stråket, är av en sådan typ, att de kan orsaka stora skador på ett segelflygplan och dess förare vid en kollision. Man bör därför inte avsiktligt manövrera ett segelflygplan så nära, att någon del riskerar att kollidera med markeringarna. Minsta avstånd i detta fall är ca 8 meter i sidled.

Slutsatser

Föraren har efter sättning påbörjat en gir åt höger i avsikt att rulla av stråket för att göra det fritt. Därigenom passerade flygplanet stråkkanten som är utmärkt med banmarkeringar. Den aktuella flygplanstypen, är inte utrustad med hjulbroms eller styrbart stjärthjul, vilket gör att avsiktliga girar under landningsutrullning är svårare att beräkna och kontrollera.

Föraren har troligen varit ner med ena vingen i marken när han passerade det oklippta gräset och erhållit en oönskad girstörning, så kallad ground-loop.

Därefter passerade flygplanet banmarkeringen med mindre än 2 meters marginal och kolliderade med markeringen.

Sannolik olycksorsak

Haveriet orsakades av att föraren under utrullningen, avsiktligt manövrerade flygplanet så nära stråkets kant, att det kolliderade med en banmarkering. Detta på grund av att banmarkeringar stod så nära varandra att det omöjliggjorde en säker avrullning av stråket.

Bidragande orsak kan ha varit att föraren kände sig pressad att lämna stråket fritt och att flygplanet vid stråkkanten passerade genom ett område med oklippt gräs, vilket försvårade för föraren att kontrollera flygplanet.

Förslag till åtgärder

Norrköpings segelflygklubb rekommenderas att i samråd med Kungsängens flygplats, byta ut det aktuella grässtråkets banmarkeringar till markeringar som är mer lämpliga för segelflygverksamhet.