



Rapport

**Olycka med segelflygplanet SE-UTK
på Johannisbergs Flygplats, Västerås, U län, den 26/8 2007**

SHK Dnr L-24/07

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



2008-04-10

L-24/07

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport

Svenska Segelflygförbundet har undersökt en olycka som inträffade den 26/8 2007, på Johannisbergs flygplats, Västerås, U län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UTK.

Med vänlig hälsning

Henrik Svensson

Segelflyginspektör

Anders Haglund

Flygsäkerhetsman

Rapport

Rapporten färdigställd 2008-04-10

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-UTK, ASH 26E
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Västerås Team AG
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2006-08-26, kl. 15.40 i dagsljus
<i>Plats</i>	Johannisbergs flygplats, ESSX, U län, (pos. 59.34N 016.30E)
<i>Typ av flygning</i>	AFT
<i>Väder</i>	Vind 12 knop, sikt >10 km, 3/8 Cu med bas 1400 meter, temp 24 °C, QNH 1008 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Lyktstolpe, stoppskylt och en telefonledning nedrivna samt även ett häststängsel fick betydande skador, ingen miljöpåverkan
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 58 år, ATPL, S-certifikat
<i>Total flygtid</i>	15000 timmar, varav 120 timmar på segelflyg, varav 9 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	9 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	9 landningar på typen

Svenska segelflygförbundet underrättades den 26/8 2007 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UTK inträffat på Johannisbergs Flygplats, U län, samma dag kl.15 40.

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 Anders Haglund, flygsäkerhetsman.

Händelseförlopp och övriga fakta.

Föraren hade genomfört en sträckflygning som på grund av vädret avbrutits och han hade flugit hem med hjälp av motorn. Föraren genomförde en normal nedflygningsrutin enligt lokala regler för flygplatsen. Föraren anmälde på radion i ett allmänt anrop att han gick ut på medvind till stråk 23. Föraren hade observerat att en motorseglare hade taxat ut för start på stråket och föraren framförde i ett radiomeddelade om denna motorseglare kunde flytta sig ur vägen, vilket de också gjorde. Föraren genomförde en normal medvind, men han observerade att vinden hade tilltagit och att det var kytigare än vad han hade förväntat sig. I samband med att föraren skulle genomföra sväng in mot baslinjen ropade en PA 28 upp och anmälde final till bana 23, vilken ligger parallellt till det stråk föraren hade för avsikt att landa på. Detta medförde att föraren tog beslutet att avvakta insvängning på baslinjen för att först få visuell kontakt med det inflygande flygplanet. Enligt föraren tog det en stund att få visuell kontakt, då det inflygande flygplanet inte fanns där han hade förväntat sig detta, utan istället lågt och ganska långt ifrån flygplatsen. När föraren svängde in på basen insåg föraren att han har hamnat längre från flygplatsen än han räknat med. I samband med detta upplevde han också att det sjönk onormalt mycket vilket också kan bekräftas av GPS logger data.

Föraren insåg att han skulle få problem att nå fram till fältet och bestämde sig för att sikta på en slagen åker som ligger i banans förlängning. Han insåg dock snabbt att han inte kunde nå fram till den slagna åkern utan fick koncentrera sig på en beteshage som ligger före den slagna åkern. Föraren försökte hissa flygplanet över vägen men höjden räckte inte utan vingens undersida slog i en lyktstolpe och en stoppskylt. Flygplanet drog också med sig en telefonledning varefter flygplanet studsade på vägbanken innan det rev ner stängslet i hästhagen och slutligen stannade ca 50 meter in på betesåkern.

Föraren i PA-28 har framfört att denne hade kontakt med segelflygplanet på medvindslinjen och såg även när segelflygplanet svängde in på baslinjen. Föraren i PA-28 upplevde på kort final innan landning att vinden orsakade mekanisk turbulens med kraftiga sjunk.



Bild 1 flygfoto över Johannisbers flygplats i Västerås

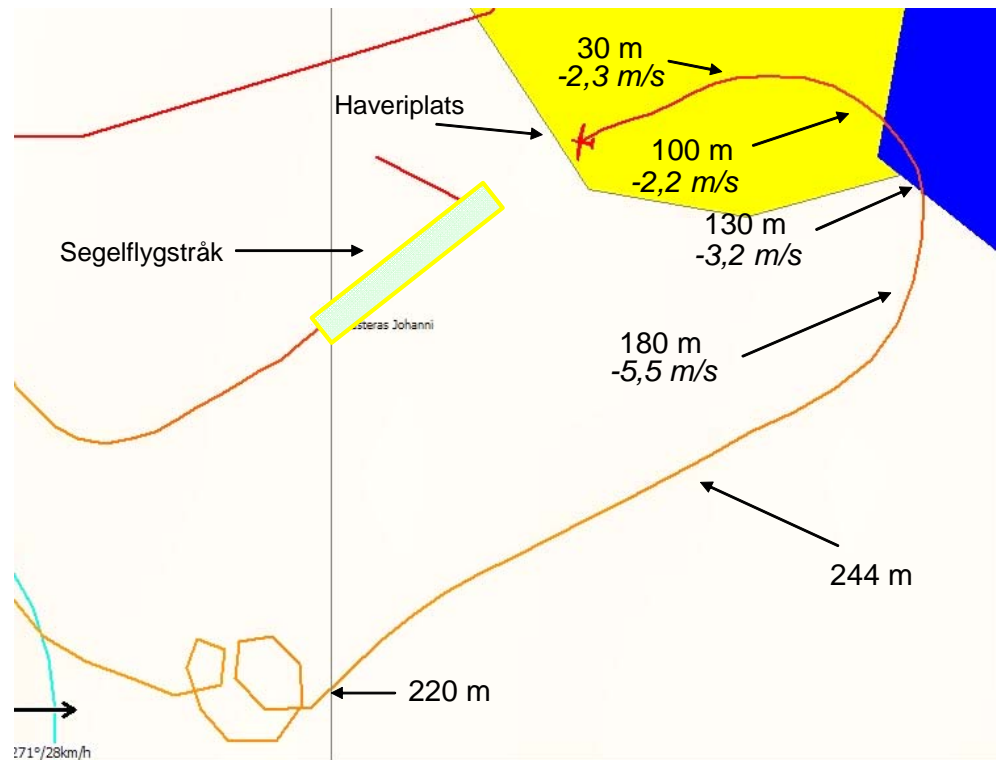


Bild 2 Loggerutskrift på flygningen med flygplanets höjd över marken samt sjunkhastighet från loggerdata (GPS)

Analys

Föraren valde att förlänga sin flygning på medvindslinjen, då en PA 28 anmälde final, detta pga. föraren inte hade visuell kontakt med landande trafik. När landningsvarvet förlängdes minskade de marginaler som fanns för att en säker landning skulle kunna utföras.

Den västliga vinden hade ökat till ca. 28 km/h enligt loggerdata.

Detta påverkade också att medvindslinjen flögs ganska snabbt, samt att sjunkhastigheten blev stor landningens slutskede. Som mest registrerades ett sjunk på 5,5 m/s. Den kraftiga motvinden samt det stora sjunk som segelflygplanet utsattes för medförde att segelflygplanet inte kunde nå fram till landningsbanan.

Den landade PA-28 anmälde final till bana 23, denna hade kontakt med segelflygplanet och föraren i PA-28 upplevde även kraftigt sjunk på finalen.

Sannolik olycksorsak

Olyckan orsakades av att föraren gjorde ett för stort landningsvarv så att landningsbanan inte kunde nås. Bidragande var att föraren försökte få kontakt med en landande PA-28 innan insväng på baslinjen gjordes.

Förslag till åtgärder

Ingen