

Rapport C 1993:66

Ärende L-49/93

Rapporten färdigställd 1993-10-29

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-SMA, Slingsby T21
<i>Tid</i>	1993-06-30 kl. 21.10
<i>Plats</i>	Skövde segelflygstråk, R län (pos 5827N 1358E)
<i>Typ av flygning</i>	Typinflygning
<i>Väder</i>	Svag växlande vind, CAVOK, temp +17°C
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Övriga skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	50 år, S (danskt)
<i>Förarens flygtid</i>	Ca 1000 timmar, varav inga på typen

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Hans Gullberg, ordförande, Nils Benker, ledamot, och Claes Jernow, sakkunnig. SHK har biträts av segelflygförbundet KSAK genom Enno Jakobson. Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp

Flygningen ägde rum under en segelflyglärarkonferens. En segelflyglärare avsåg att informera sig om ett veteransegelflygplan av typ Slingsby T21, som han inte var influgnen på. Han startade med segelflygplanet. En annan segelflyglärare med stor erfarenhet av bl.a. den aktuella typen följde med och gav stöd för flygningens utförande. I slutet av finalen, då segelflygplanet hamnat något lågt, avsåg föraren att fälla in luftbromsen men förde i stället plötsligt fram styrspaken. Segelflygplanet nos slog brant i marken ca 2 m före fältgränsen. Planet studsade upp i luften och stannade ca 5 m in på fältet.

Slingsby T21 är ett tvåsitsigt segelflygplan med sätena placerade bredvid varandra. Planet är utrustat med dubbelkommando för rodren. Reglaget för luftbromsarna är gemensamt och placerat mellan sätena, medan luftbromsreglaget på moderna segelflygplan i allmänhet är placerat till vänster. Ordinarie förarplats är högersits. Vid den aktuella flygningen satt föraren i vänstersits för att bättre kunna se landningsbanan och landningsmärket under landningen som planerades ske i vänstervarv.

Utlåtande

Flygningen bör enligt SHK:s mening bedömas som typinflygning. Eftersom syftet med flygningen snarast var att föraren allmänt skulle informera sig om segelflygplanet kan det vara tveksamt hur den andre ombordvarande segelflyglärarens ansvar för flygningen skall bedömas. Det förhållandet att föraren hade en total flygtid av mer än 300 timmar och var segelflyglärare talar för

att flygningen är att bedöma enligt alternativ 2 i utbildningsplanen för inflygning på ny segelflygplanstyp, dvs. det alternativ där föraren utför inflygningen själv

(jfr artikel 470 i KSAK:s segelflyghandbok). Den oklara inflygningssituationen är vidare ett skäl mot att betrakta den andre ombordvarande som instruktör och ansvarig för flygningen.

Haveriet berodde på att föraren av misstag förde fram styrspaken i stället för att fälla in luftbromsarna. Detta berodde i sin tur på att luftbromsreglaget satt till höger medan föraren var van att ha reglaget till vänster om sig.

Omständigheterna vid haveriet var som framgått mycket speciella och det var vidare fråga om ett segelflygplan av äldre typ. Händelsen ger enligt SHK:s bedömning därför inte anledning att meddela någon rekommendation i fråga om utförande av typinflygning eller eljest.