

## Rapport C 1993:23

Ärende L-66/92

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-TUI</b> , Hoffmann H 36 Dimona, motorsegelflygplan
<i>Tid</i>	1992-07-10 kl.12.45
<i>Plats</i>	Örebro/Täby segelflygstråk, T län (pos 5914N 1503E)
<i>Typ av flygning</i>	Allmän flygträning
<i>Väder</i>	Vind 230□/16 knop, byar upp till 26 knop, sikt >10 km, moln 3/8 Cu bas 1500 m, temp.+22□C, QNH 1005 hPa
<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>	49 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	231 timmar, varav på motorsegelflygplan 6 timmar, allt på typen. Ingen flygtid på segelflygplan
<i>Förarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	6 timmar/49

Föraren startade från Örebro/Täby segelflygstråk för en lokal flygning. Efter ca 35 minuter återvände han för landning i riktning 18 på stråket. Inflygningen skedde med motorn på tomgång.

På finalen kom föraren lågt. Väl inne över fältgränsen sjönk sedan planet igenom från ca 3 m höjd och satte sig hårt varvid huvudstället trycktes in i flygkroppen och propellern förstördes.

I motorsegelflygplanets flyghandbok finns maximalt tillåten sidvindskomponent inte angiven. Maximalt demonstrerad sidvindskomponent enligt konstruktionsbestämmelserna för typen är 15 km/h. Sidvindskomponenten varierade mellan 22 och 37 km/h vid haveriet. Variationen i vindbyarna innebar att motvindskomponenten varierade mellan 18 och 31 km/h, dvs. en variation på 13 km/h, vilket motsvarar ca 17 procent av stallfarten.

Haveriet får tillskrivas följande orsaksfaktorer:

- ☐ Vindförhållandena gjorde det svårt att genomföra en normal landning.
- ☐ Förarens begränsade erfarenhet på typen.

### Rekommendation

En generell maximalt tillåten sidvindskomponent för motorsegelflygplan bör införas i KSAK:s Segelflyghandbok för de fall då någon sådan inte är angiven i aktuell flyghandbok.