



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:11
Luftfartshändelse 1988-06-16
Billinge, T län
Ärende SE-UFV 32/88

Postadress
Box 12538
102 29 STOCKHOLM

Besöksadress
Västerbroplan

Telefon (växel)
08 - 737 58 40

Telex
12841 HAVKOM S

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:11

	Sid
Skrivelse till luftfartsverket	3
SAMMANFATTNING	5
INLEDNING	6
1 FAKTAREDOVISNING	7
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	7
1.2 Personskador	7
1.3 Skador på luftfartyget	7
1.4 Andra skador	7
1.5 Besättningen	7
1.6 Luftfartyget	7
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	8
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd- och ljudregistratorer	8
1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Segelflygplanvraket	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	8
1.15 Överlevnadsmöjligheter	8
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	9
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	9

BILAGA(OR)

- 1 Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar



STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum
1989-02-09

Ärendebeteckning
SE-UFV 32/88

Luftfartsverket

Rapport C 1989:11

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 18 juli 1988 att inleda undersökning av en luftfartshändelse den 16 juni 1988 rörande luftfartyget SE-UFV i Billinge, T län.

SHK får härmed enligt 121 § luftfartsförordningen (1986:171) överlämna rapport över undersökningen.

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT
Ärende SE-UFV 32/88

Luftfartyg typ:	Discus B
Tidpunkt för händelsen:	1988-06-16 kl 17.30
Plats:	Billinge 18 km N Örebro flyg- plats, T län
Typ av flygning:	Tävling
Väder:	Bra väder
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	32 år, S-certifikat
Förarens totala flygtid:	383 segelflygtimmar

Flygplanet havererade vid utelandning p g a att ena vingen tog i marken vid sväng från baslinje till final. Bidragande faktorer:

- Beslutet att utelanda fattades för sent.
- Föraren missbedömde höjden.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1988-07-18 om att haveri inträffat med segelflygplanet SE-UFV vid utelandning 1988-06-16 i Billinge, T län, 1988-06-16.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Hans Gullberg, ordförande, och Lennart Ringqvist, utredningschef.

SHK har biträts av KSAK genom Tor Eliasson som sammanställt rapporten, och Torleif Hiort.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-11-16	SHKs kansli	Gullberg, Ringqvist, KSAKs flygsäkerhetsmän, från luftfartsverket K-G Bask

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren startade från Arboga den 16 juni 1988 kl 13.10 för att flyga en bana på 33 mil. Efter att ha flugit drygt fyra timmar kom han ned på ca 300 meters höjd och beslöt då att avbryta flygningen och söka sig mot ett tidigare utvalt landningsbart område för att landa. Avståndet till detta område var ca 2 km. Då han nådde fram till det utvalda fältet var höjden mellan 150 och 200 meter. Han flög sedan ett varv runt fältet för att landa. Vid sista svängen från baslinjen in på final tog vänster vinge i marken och haveriet var ett faktum.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Skadorna på flygplanet blev omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 32 år och innehade S-certifikat, giltigt t o m 1990-11-30. Inga medicinska begränsningar.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Sen 3 dgr</u>	<u>Sen 30 dgr</u>	<u>Sen 90 dgr</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	11	29	73	383
Aktuell typ	11	29	29	31
<u>Antal flygningar</u>				
Segelflygplan	4	13	26	359
Aktuell typ	4	13	13	14

Ett tidigare haveri 1984-06-20.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Linköpings segelflygklubb

Typ: Schemp-Hirth, Discus B

Tillverkningsår: 1988

Tillverkningsnr: 221

Flygvikt, max tillåten 358 kg, aktuell 325 kg

Aktuellt tyngdpunktsläge: inom tillåtet område

Total gångtid (luftfartyget): 43 timmar

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

Inga tekniska brister på segelflygplanet var kända före haveriet.

1.7 Meteorologisk information

Väderinformation erhöles av tävlingsledningen.

Aktuellt väder: Vindstill, molnfritt, sikt över 10 km, temperatur 25° C.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

1.9 Radiokommunikationer

Radioförbindelse var upprättad med tävlingsledningen.

1.10 Flygfältsdata

Ej tillämpligt.

1.11 Färd- och ljudregistrator

Ej aktuellt.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lat 59° 23' N, Long 15° 07' E. Flygplanet havererade vid Billinge 18 km N Örebro flygplats.

1.12.2 Segelflygplanvraket

Segelflygplanet stod i normalläge med nosen 270° från landningsriktningen.

Skador på flygplanet: Flygkroppen avslagen, stabilisator totalhavere-rad, huv splittrad, längsgående sprickor i flygkropp under cockpit, fenan knäckt, vänster vinge har sprickor vid vingbas, höger vinge verkar oskadd.

1.13 Medicinsk information

Ingenting tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition har varit nedsatt vid haveritillfället.

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

2 ANALYS

Föraren deltog i SM-tävlingar i Arboga. Efter ca fyra timmars flygning hade han kommit ned på så låg höjd att han var tvungen att landa.

Föraren fattade beslutet om att landa för sent och kom fram till sin utvalda utlandningsplats på för låg höjd för att kunna utföra landningen på ett säkert sätt.

Föraren missbedömde höjden vid svängen in på final varför vänster vinge tog i marken under svängen.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.
- d) Något tekniskt fel på flygplanet som kunde orsaka haveriet har inte kunnat påvisas.
- e) Landningen blev forcerad eftersom föraren kom in för lågt till utlandningsplatsen.

3.2 Sannolik haveriorsak

Flygplanet havererade vid utlandning p g a att ena vingen tog i marken vid sväng från baslinje till final. Bidragande faktorer:

- o Beslutet att utelanda fattades för sent.
- o Föraren missbedömde höjden.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

