



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:21  
Luftfartshändelse 1988-07-14  
Borlänge flygplats, W län  
SE-THA 44/88

---

Postadress  
Box 12538  
102 29 STOCKHOLM

Besöksadress  
Västerbroplan

Telefon (växel)  
08 - 737 58 40

Telex  
12841 HAVKOM S



# INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:21

	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	Befälhavaren	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	9
2	ANALYS	9
3	SLUTSATSER	9
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	9
3.2	Sannolik haveriorsak	9
4	REKOMMENDATIONER	9

## BILAGA

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

## Anmärkning

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





Luftfartsverket

Rapport C 1989:21

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 23 augusti 1988 att inleda undersökning av en luftfartshändelse den 14 juli 1988 rörande haveri med segelflygplanet SE-THA på Borlänge flygplats, W län.

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

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist



SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:21  
SHK-ärende SE-THA 44/88

Luftfartyg typ:	Bergfalke III
Tidpunkt för händelsen:	1988-07-14 kl 11.52
Plats:	Borlänge flygplats, W län
Typ av flygning:	EK, C-skolning
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Lärarens ålder, certifikat	22 år, S-cert
Lärarens totala flygtid:	395 timmar
Elevens ålder:	37 år
Elevens totala flygtid:	7 timmar 21 minuter

Vid utrullningen efter landning kolliderade segelflygplanets ena vinge med en bil som stod parkerad utanför landningsområdet.

Bidragande orsaker:

- Föraren blev störd av ett annat flygplan i landningsvarvet och brast på detta i kurshållningen på finalen.
- För liten separation mellan segelflygplanen i landningvarvet.

## INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 23 augusti 1988 om att haveri inträffat med segelflygplanet SE-THA vid landning på segelflygstråket vid Borlänge flygplats den 14 juli 1988.

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

SHK har biträtts av KSAK genom Carl Olsson, 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

Vid utrullning efter landning kolliderade segelflygplanet SE-THA med fältbilen, som stod uppställd till vänster om stråket.

Ett annat segelflygplan landade omedelbart före THA. De båda flygplanen hade dålig separation även i landningsvarvet. Föraren i det andra segelflygplanet var medveten om att THA var tätt bakom honom och landade långt fram och till höger för att lämna plats.

### 1.2 Personskador

Inga.

### 1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

### 1.4 Andra skador

Inga.

### 1.5 Befälhavaren

Föraren var vid haveritillfället 37 år gammal och under utbildning. Haveriflygningen var hans fjärde ensamflygning och han hade gjort 26 flygningar i dubbelkommando före första ensamflygning.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Sen 3 dag</u>	<u>Sen 30 dag</u>	<u>Sen 90 dag</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	2h31'	7h21'	7h21'	7h21
Aktuell typ	2h31'	7h21'	7h21'	7h21

<u>Antal flygningar</u>	<u>Sen 3 dag</u>	<u>Sen 30 dag</u>	<u>Sen 90 dag</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	12	30	30	30
Aktuell typ	12	30	30	30

Läraren hade gällande S-certifikat och gällande segelflygläroarbevis.

### 1.6 Luftfartyget

Segelflygplanet SE-THA var av typ Bergfalke III, tillverkat av Scheibe Flugzeugbau, Dachau, W-Tyskland, med tillverkningsår 1968 och tillverkningsnummer 5613.

Ägare: Borlänge flygklubb och KSAK gemensamt. Flygplanet hade luftvärdighetsbevis gällande t o m 1989-12-31 och föreskrivet underhåll var utfört. URB var daterat 1988-05-08.

Total gångtid var 3927 timmar varav sedan årstillsyn 109 timmar. Max tillåten flygvikt 465 kg och vid händelsen var flygvikten 362 kg. Flygplanets tyngdpunkt låg inom tillåtet område.

Inga tekniska brister var kända före haveriet.

#### 1.7 Meteorologisk information

Väderinformationen skedde som lokal iakttagelse. Aktuellt väder vid haveritillfället var vind 130<sup>0</sup>/6 kt, sikten över 10 km. Molntäckeshöjd över 5000 ft, QNH 1013 hPa och marktemperatur 23<sup>0</sup>.

#### 1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

#### 1.9 Radiokommunikationer

Radioförbindelse var upprättad med flygläraren på marken. Ett anrop från läraren där eleven uppmanades att korrigera kursen uppfattades ej av eleven.

#### 1.10 Flygfältsdata

Rommeheds segelflygstråk ligger på 150 m höjd över havet NV om Borlänge flygplats i omedelbar anslutning till fältgränsen. Fältet utgöres av en gräsbevuxen yta med tillgänglig längd 1000 m och bredd 100 m. Vindstrut fanns och landningsmärke var utlagt. Stråk 12 användes.

#### 1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej aktuellt.

#### 1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

##### 1.12.1 Haveriplatsen

Position: 6025 N, 1531 E.

Segelflygplanet kolliderade med fältbilen i vänstra delen av stråk 12. Detta begränsades till vänster av en skogsdunge och på högra delen befann sig ett nyss landat segelflygplan.

##### 1.12.2 Segelflygplanvraket

Vänster vinge var avbruten. Mindre faner och dukskador på höger vinge och kropp. Skadorna tyder på att vänster vinge tog i fältbilen i normal attityd under utrullningen. Flygplanet blev stående i normal attityd efter en kursändring på 180<sup>0</sup>.

#### 1.13 Medicinsk information

Inget att anteckna.

#### 1.14 Brand

Utbröt ej.

## 1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

## 2 ANALYS

THAs förare blev uppenbarligen så störd av den för honom ovana situationen att han ej kunde koncentrera sig på kurshållningen i slutskedet av landningsvarvet utan lade sin final i 30° vinkel mot den normala landningsriktningen.

Detta gjorde att segelflygplanet under utrullningen kom att föras utanför det normala landningsområdet och därvid kolliderade med fältbilen.

Ett anrop på radion från läraren med uppmaning till eleven att korrigera kursen uppfattades inte. Något fel på radion kunde inte konstateras utan man kan anta att eleven var så spänd att han inte registrerade anropet.

## 3 SLUTSATSER

### 3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- Eleven var under utbildning och ansvarig lärare fanns på plats. Radiokommunikation var upprättad mellan lärare och elev.
- Flygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.
- Alla skador bedöms ha uppstått vid haveritillfället.

### 3.2 Sannolik haveriorsak

Vid utrullningen efter landning kolliderade segelflygplanets ena vinge med en bil som stod parkerad utanför landningsområdet.

Bidragande orsaker:

- Föraren blev störd av ett annat flygplan i landningsvarvet och brast på detta i kurshållningen på finalen.
- För liten separation mellan segelflygplanen i landningsvarvet.

## 4 REKOMMENDATIONER

Inga.

