



STATENS HAVERIKOMMISSION

Förkortad rapport

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:2
Luftfartshändelse 1988-07-12
Ludvika, W län
SE-TBY 47/88

Postadress
Box 12538
102 29 STOCKHOLM

Besöksadress
Västerbroplan

Telefon (växel)
08 - 737 58 40

Telex
12841 HAVKOM S



STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum

Ärendebeteckning

1989-01-24

SE-TBY 47/88

Till Luftfartsverket

Rapport C 1989:2

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 12 juli 1988 att inleda undersökning av en luftfartshändelse samma dag rörande segelflygplanet SE-TBY i Ludvika, W län.

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

Olof Forssberg

Lennart Ringqvist

INNEHÅLL

I föreliggande rapport redovisas undersökningen under ett fåtal rubriker. Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av ICAO. Rubriker som ej återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

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

BILAGA

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

Anmärkning

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

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1988-07-12 om att haveri inträffat vid utelandning med segelflygplanet SE-TBY.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av generaldirektör Olof Forssberg, ordförande, och civilingenjör Lennart Ringqvist, utredningschef.

SHK har biträts av KSAK genom Gösta Johansson, som sammanställt rapporten.

Haveriorsaken framgår direkt av redogörelsen för händelseförloppet och SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-11-16	SHKs kansli	Forssberg, Ringqvist, Johansson och KSAKs flygsäkerhetsmän.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Efter urkoppling på 700 m höjd gjorde föraren en sväng under ett moln för att hitta bättre termik. Kraftigt sjunk gjorde att han vände tillbaka mot fältet samtidigt som farten ökades.

Under flygningen tillbaka på 400-500 m höjd konstaterade föraren att något bra utelandningsfält inte fanns. Trots det beslutade sig föraren på 350 m höjd för utelandning.

Landningen skedde på ett kalhygge, på ett avsnitt av ca 500 x 30 m, som såg relativt bra ut. Landningen genomfördes på normalt sätt men med något hårdare sättnings än normalt. Segelflygplanet stannade i landningsriktningen med små skador.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Lindriga.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Befälhavaren

Föraren var vid haveritillfället 55 år och hade gällande segelflygcertifikat.

<u>Flygtid/antal landn</u>	<u>Sen 3 dag</u>	<u>Sen 30 dag</u>	<u>Sen 90 dag</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	0,5/1	2 tim/5	13 tim/19	29 tim/80
Aktuell typ	-	-	10 tim/14	25 tim/72

Föraren har inte tidigare varit inblandad i något flyghaveri.

1.6 Luftfartyget

Ägare: Uppsala flygklubb.

Segelflygplanet SE-TBY är av typ Bergfalke III med tillverkningsnummer 5520 och tillverkningsår 1964. Segelflygplanet var förhyrt av Ludvika flygklubb.

Total gångtid var 4035 h.

Flygplanets vikt och tyngdpunkt låg inom tillåtna värden och föreskrivet underhåll var utfört.

Inga tekniska brister var kända före haveriet.

1.7 Meteorologisk information

Vind 220° ca 10 kt.

Molnbas 1000 m, molnmänd 4/8, marktemp 20°, sikt > 8 km, inga speciella väderfenomen.

1.9 Utelandningsplatsen

Segelflygplanet gjorde utelandning på ett kalhygge beläget 5 km från Ludvika flygplats med en bäring 155°. Det beräknade landningsområdet var ca 500 x 30 m och var beläget ca 250 m över havet.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Segelflygplanvraket

Segelflygplanvraket stod i landningsriktningen med mindre skador, knäckt skida, spricka i huv (fram). V vinge: hål i duk och skadad bakkant.

1.13 Medicinsk information

Inget har framkommit som kan anses ha påverkat förarens psykiska eller fysiska kondition vid haveritillfället.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- Föraren var behörig att utföra flygningen.
- Flygplanet var luftvärdigt.
- Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden.
- Väderuppgifter hade inte inhämtats men vädret hade bedömts lämpligt för segelflygning i närheten av fältet.
- Alla skador bedöms ha uppstått vid haveriet.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet har vid utelandning på ett kalhygge utsatts för så ojämn mark att lindriga skador uppstått.

Bidragande orsak till haveriet har varit:

- Föraren var en relativt ovan flygare och därmed med dålig rutin att bedöma flygplanets prestanda.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

LUDVIKA ESSG

Radio Frekv./Radio Frequencies

LUDVIKA AFIS: 122.10

LUDVIKA FK: 122.10

Nav. Frekv./Nav. Frequencies

NDB: 295 LH, 258.5 N

Läge/Position 5005 N 1506 E

5NM/10 KM SW Ludvika

Höjd/Elevation 893 FT/272 M ö h



