



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:19
Luftfartshändelse 1988-09-07
Falköpings flygplats, R län
Ärende SE-TLT 53/88

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:19	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 Befälhavaren m fl	7
1.6 Luftfartyget	8
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



STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum

1989-03-08

Ärendebeteckning

SE-TLT 53/88

Till Luftfartsverket

Rapport C 1989:19

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 14 september 1988 att inleda undersökning av en luftfartshändelse den 7 september 1988 rörande segelflygplanet SE-TLT på Falköpings flygplats, R län.

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

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:19
Ärende SE-TLT 53/88

Luftfartyg typ:	Bergfalke IV
Tidpunkt för händelsen:	1988-09-07 kl 18.40
Plats:	Falköpings flygplats, R län
Typ av flygning:	C-skolning
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Lärarens ålder, certifikat	43 år, S cert
Elevens ålder:	17 år
Elevens totala flygtid:	8 timmar

Segelflygplanet groundloopade då vänster vinge tog i gräset strax före avsedd landningsplats.

Bidragande orsaker till haveriet har varit:

- Eleven kan ha blivit störd i sin flygning då han svängde in på finalen i en kanande sväng och tog ut broms innan han korrigerat glidbanan på finalen.
- Eleven har för sent observerat att höjden blivit för låg.
- När bromsen togs in gjordes det bara till en tredjedel vilket gjorde att flygplanet fortfarande sjönk kraftigt.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 14 september 1988 om att haveri inträffat i samband med landning med segelflygplanet SE-TLT på Falköpings flygplats den 7 i samma månad kl 18.40.

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

SHK har biträts av KSAK genom Anders Blom, 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 och från luftfartsverket K-G Bask.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Detta var andra EK-starten för kvällen. Eleven vinschades upp till 500 m och han kom till nedflygningssektorn på 300 m. Han gick ut på medvindslinjen på 200 m som vanligt. Svängen in på baslinjen lades i höjd med en bensinstation ca 400 m söder om stråket på 120-130 m höjd. (Den här landningen lades baslinjen längre bort än föregående start då den lagts för nära stråket).

Svängen in på final blev oren (eleven kanade ut åt höger) och eleven tog ut broms innan han korrigerat svängen helt. Bromsutslaget ökades successivt till fullt utslag.

Ca 100 m före stråket i höjd med en 5 m hög kulle upptäckte eleven att höjden blivit låg och drog in broms till en tredjedels utslag samtidigt som han lyfte upp nosen något men då bromsen ej tagits in helt räckte höjden ej till för att nå stråket.

Vänster vinge tog i halvmeterhögt gräs, flygplanet groundloopade åt vänster och blev stående 15 m från stråket 170° mot landningsriktningen.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Befälhavaren m fl

Föraren var vid haveritillfället 17 år och var under utbildning.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Sen 3 dag</u>	<u>Sen 30 dag</u>	<u>Sen 90 dag</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	1	4	8	8
Aktuell typ	1	4	8	8
<u>Antal flygningar</u>	<u>Sen 3 dag</u>	<u>Sen 30 dag</u>	<u>Sen 90 dag</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	4	20	20	40
Aktuell typ	4	20	40	40

Uteländningar: Inga.

Läraren var vid haveritillfället 43 år och hade gällande S cert och segelflyglärovis.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Falbygdens flygklubb och KSAK.

Typ: Flygplanet var en Bergfalke IV med tillverkningsnummer 5859 och tillverkningsår 1976. Flygplanet hade gällande luftvärdighetsbevis. Flygvikt och tyngdpunkt låg inom tillåtna värden. Totala gångtiden var 1968 timmar och efter årstillsyn 248 timmar.

Inga tekniska brister var kända före haveriet.

1.7 Meteorologisk information

Dager. Svag NV vind. Sikt > 40 km. Molnbas > 2500 m, molnmängd 1/8. Marktemp 12° C.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Upprättad med flygläraren på marken. Läraren ingrep dock ej på radion.

1.10 Flygfältsdata

Grässtråk 1200 x 30 m 04-22. Asfalt 1316 x 30 m 04-22.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej aktuellt.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: 5810 N, 1306 E. Strax före tröskeln till stråk 04.

1.12.2 Segelflygplanvraket

Flygplanet blev stående 170° mot landningsriktningen. Bakkroppen var vriden vid sporrhjulet. Vänster vingpetsklots lossiten. Kompression av bakre vinginfästningsbeslag. Vänster vinge glapp.

1.13 Medicinsk information

Inget tyder på annat än att föraren var i god fysisk och psykisk kondition.

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Axelremmar användes, brast ej.

Inga skador på cockpit.

2 ANALYS

Föraren observerade ej i tid att höjden blev för låg på finalen för att komma in på fältet.

När han uppmärksammade att han kom in för lågt tog han in bromsen till en tredjedels utslag, vilket ej var tillräckligt för att flygplanet skulle komma in på fältet.

Läraren som stod vid märket gjorde bedömningen att han ej behövde ingripa per radio då det såg normalt ut från hans position.

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.
- Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tp-läge.
- Alla skador bedöms ha uppstått vid haveritillfället.
- Vädret var lämpligt för segelflygutbildning.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet groundloopade då vänster vinge tog i gräset strax före avsedd landningsplats.

Bidragande orsaker till haveriet har varit:

- Eleven kan ha blivit störd i sin flygning då han svängde in på finalen i en kanande sväng och tog ut broms innan han korrigerat glidbanan på finalen.
- Eleven har för sent observerat att höjden blivit för låg.
- När bromsen togs in gjordes det bara till en tredjedel vilket gjorde att flygplanet fortfarande sjönk kraftigt.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

