



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:42
Luftfartshändelse 1989-06-14
Siljansnäs flygfält, W län
Ärende SE-TEP 47/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:42

Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av International Civil Aviation Organization (ICAO). Rubriker som inte återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	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 luftfartygsvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Segelflygplanvraket	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	8
1.15 Överlevnadsmöjligheter	9
1.16 Särskilda prov och undersökningar	9
1.17 Övrigt	9
2 ANALYS	9
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	-
5 ÖVRIGT	-

BILAGA

- 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

1990-05-10

Ärendebeteckning

SE-TEP 47/89

Luftfartsverket

Rapport C 1990:42

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 14 juni 1989 på Siljansnäs flygfält, W län, med luftfartyget SE-TEP.

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

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist

Claes Jernow

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:42

Ärende SE-TEP 47/89

Luftfartyg typ:	Bergfalke III
Tidpunkt för händelsen:	1989-06-14 kl 1237
Plats:	Siljansnäs flygfält, W län
Typ av flygning:	Allmän flygträning
Väder:	Vind NO, ca 10 knop, sikt > 10 km
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget	Omfattande
Förarens ålder, certifikat	64 år, S-certifikat
Förarens flygtid:	Ca 20 timmar, varav på typen ca 18 timmar

Under slutskedet av finalen strax före sättning kolliderade segelflygplanets vänstra vingpets med ett buskage varvid flygplanet vreds till vänster, slog ned vid sidan av banan och havererade. Haveriet har orsakats av att föraren planerade landningen felaktigt med hänsyn till vindförhållandena. En bidragande faktor har varit förarens begränsade flygrutin.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 7 juli 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-TEP havererat på Siljansnäs flygfält, W län, den 14 juni 1989 kl 12.37.

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

SHK har biträts av KSAK genom Carl Olsson som sammanställt rapporten.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-11-15	SHKs kansli	Gullberg, Ringqvist, Jernow, KSAKs flygsäkerhetsmän, från luftfartsverket K G Bask

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Vid inflygning för landning i vänstervarv lade föraren baslinjen för långt bort och påbörjade även svängen in på final för sent. Detta medförde att han kom lågt på finalen och fick svårt att nå fram till landningsstråket. För att undvika att kollidera med ett buskage i stråkets förlängning girade föraren höger men kunde inte undvika att vänster vingspets träffade buskaget. Segelflygplanet vreds till vänster i luften, slog ned vid sidan av landningsstråket och havererade.

Ett annat segelflygplan befann sig under hela förloppet 300-400 m före i varvet men landade och rullade ut långt fram på banan.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>	<u>Totalt</u>
Omkomna	-	-	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-	-
Lindrigt skadade	-	-	-	-
Inga skador	1			1

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 64 år och hade gällande segelflygcertifikat.

<u>Flygtid</u> <u>(timmar)/starter senaste</u>	<u>3 dagar</u>	<u>30 dagar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	3/6	4/9	4/9	20/75
Aktuell typ	3/6	4/9	4/9	18/71
Motorsegelflygplan	-	-	-	-

Inflygning på typen gjordes 1986.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Siljansnäs flygklubb

Luftfartyget

Typ:	Bergfalke III
Tillverkare:	Scheibe Flugzeugbau, V-Tyskland
Serienummer:	5590
Tillverkningsår:	1966

Flygvikt: Max tillåten 465 kg, aktuell 350 kg
 Aktuell tyngdpunktsläge: Inom tillåtet område

Total gångtid (luftfartyget): 3071 timmar
 Gångtid efter senaste årstillsyn: 22 timmar

1.7 Meteorologisk information

Väderinformation skedde genom lokal iakttagelse. Aktuell väder var: Nordostlig vind, ca 10 knop. Sikt över 10 km, moln 1/8 cumulus, marktemperatur + 19^o C. Dager rådde.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Dubbelriktad radioförbindelse med flygklubben var upprättad.

1.10 Flygfältsdata

Siljansnäs flygfält är beläget på 186 m höjd över havet. Det utgörs av ett grässtråk 920x35 m i riktning 14/32. Använd bana var 32. Banytan utgjordes av kortklippt gräs och var torr. Flygtrafikledning saknas. Vindstrut fanns men landningsmärke saknades. Ca 150 m före bantröskeln bana 32 finns en ca 5 m hög buskridå.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Fanns ej, krävs ej.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: 60^o 47' N 14^o 50' E

Haveriplatsen är belägen strax öster om banändan bana 32 och utgörs av jämn mark bevuxen med högt gräs samt ett buskage.

1.12.2 Segelflygplanvraket

Segelflygplanvraket blev stående i rättvänt läge strax utanför bankanten, vridet 135^o från flygriktningen. Bakkroppen var avslagen och vänster vinge hade fanerskador samt bakkanten knäckt innanför skevrodret.

Samtliga skador bedöms ha uppstått vid nedslaget.

1.13 Medicinsk information

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

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Förarutrymmet förblev oskadat. Samtliga fastbindningsremmar användes utan att brista.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

1.17 Övrigt

Föraren uppger att han under inflygningen för landning känt sig störd av att det befann sig ett annat segelflygplan samtidigt i varvet.

2 ANALYS

Föraren avsåg att landa på bana 32. Vid landningen rådde sidvind (motvind på baslinjen). Han har uppgett att han känt sig störd av att ett annat segelflygplan befunnit sig i landningsvarvet samtidigt. Med tanke på förarens ringa flygerfarenhet kan man anta att situationen påverkat honom negativt och medfört att han fattat sena beslut. Därvid har han kommit i felaktig position och på för låg höjd i slutskedet av landningsvarvet. På det begränsade manöverutrymmet kunde föraren inte undvika att kollidera med en buskridå före bantröskeln.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.
- c) Segelflygplanet last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.
- d) Alla skador bedöms ha uppkommit vid haveriet.
- e) Väderuppgifter hade inhämtats och vädret var lämpligt för segelflygning.
- f) Föraren hade begränsad flygerfarenhet.
- g) Ett annat segelflygplan befann sig i landningsvarvet samtidigt.
- h) Detta störde föraren.
- i) Det landande segelflygplanet vänstra vingpets kolliderade med ett buskage strax före sättning.

3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet har orsakats av att föraren planerade landningen felaktigt med hänsyn till vindförhållandena. En bidragande faktor har varit förarens begränsade flygrutin.

