



STATENS HAVERIKOMMISSION

Förkortad rapport

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:10
Luftfartshändelse 1988-05-10
Näverkärret, D län
Ärende SE-TKU 14/88

Postadress
Box 12538
102 29 STOCKHOLM

Besöksadress
Västerbroplan

Telefon (växel)
08 - 737 58 40

Telex
12841 HAVKOM S

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:10

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
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 Besättning	7
1.6 Luftfartyget	7
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikation	8
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färdregistrator	8
1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Segelflygplansvrak	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	9
1.15 Överlevnadsmöjligheter	9
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	9
3.1 Sammanfattning av 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

1989-02-09

Ärendebeteckning

SE-TKU 14/88

Luftfartsverket

Rapport C 1989:10

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 24 maj 1988 att inleda undersökning av en luftfartshändelse den 10 maj 1988 rörande segelflygplanet SE-TKU. SHK får härmed enligt 121 § luftfartsförordningen (1986:171) överlämna rapport över undersökningen.

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:10
SHK ärende SE-TKU 14/88

Luftfartyg typ:	Standard Cirrus
Tidpunkt för händelsen:	1988-05-10 kl 14.40
Plats:	Näverkärret, U län
Typ av flygning:	Segelflygtävling
Antal ombord:	Besättning: 1 Passagerare:0
Väder:	Vind NE-SE. 5-20 knop. sikt > 8 km
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	31 år, A-cert
Förarens totala flygtid:	667 timmar
Förarens segelflygtid:	551 timmar

Segelflygplanet kolliderade vid utelandning med höger vinge mot ett hinder vid fältkanten varvid segelflygplanet gjorde en ground-loop 300 grader åt höger.

Bidragande orsaker:

- Flygningen skedde över ett svårlandat terrängavsnitt.
- Landningsplatsen var för kort.
- Sättningspunkten var för långt in på fältet.
- Finalfarten var för hög.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 15 maj 1988 om att haveri inträffat tisdagen den 10 maj 1988 kl 14.40 i samband med utlandning med segelflygplanet SE-TKU.

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

SHK har biträtts av KSAK genom Rune Ingman, som sammanställt rapporten, och av Torleif Hiort.

Händelsen är av okomplicerad beskaffenhet. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-10-11	SHKs kansli	Gullberg, Ringqvist och KSAKs flygsäkerhetsmän.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Under segelflygtävlingen Eskilstuna Open skulle en sträckflygningsuppgift på 244.4 km genomföras. Efter ca 70 km beslöt sig piloten att göra en utlandning. Terrängen var odlingslandskap i kuperad terräng. Fältet som valdes var ett fält med gräs som lutade nedåt en sjö med fri inflygning över vattnet. Efter baslinje och final med hög fart blev sättningspunkten ca 70 m in på fältet som var totalt ca 150 m. Trots att full hjulbroms användes lyckades inte piloten få stopp på flygplanet. Höger vingspets kolliderade med en telefonstolpe vid hörnet av fältet.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättning

Befälhavaren var 32 år gammal vid haveritillfället och innehar A- och S-certifikat.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Sen 3 dag</u>	<u>Sen 30 dag</u>	<u>Sen 90 dag</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	7	31	31	667
Aktuell typ	-	-	11	11
Motorsegelflyg	-	-	-	206
Motor	-	-	0	32
<u>Antal flygningar</u>	<u>Sen 3 dag</u>	<u>Sen 30 dag</u>	<u>Sen 90 dag</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	3	59	59	1470
Aktuell typ	-	-	8	8
Motorsegelflyg	-	-	-	465
Motor	-	-	0	115

Behörigheter

Segelflyglärare SEL 557
Instrumentflyglärare I-SEL 557
Avansflyglärare AVA-SEL 557

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Gävle Segelflygklubb, c/o Magnus Åstrand
Box 1109, 801 35 Gävle

Segelflygplanet SE-TKU var av typ standard Cirrus

Tillverkare: Schemp-Hirt, tillverkningsår 1972. Serienummer 217

Luftvärdighetsbeviset gällande t o m 1992-12-31.

Segelflygplanets totala gångtid 1849 timmar, efter årstillsyn 23 timmar.

Vid händelsen var flygvikten 310 kg (max tillåten 330 kg).

Inga tekniska brister på segelflygplanet var kända före haveriet.

1.7 Meteorologisk information

Väderinformation var inhämtad från tävlingsbriefing med meteorolog. Prognosen stämde med det aktuella vädret. Vinden var NE-SE byig 5-20 knop, moln 0 åttondelar, sikt mer än 8 km. Marktemperatur ca 15° C. QNH 1034/hPa. Dager rådde.

1.9 Radiokommunikation

Var ej upprättad.

1.10 Flygfältsdata

Position 55 39 N 15 33 E.

Landningsplatsens längd var ca 150 m och bredd ca 50 m med lutning av ca 5 m. Hinder: telefonledningar vid fältkanten. Beskaffenhet: kuperat gräsfält med fri inflygning från sjö.

1.11 Färdregistrator

Barograf medfördes.

1.12 Haveriplats och segelflygplansvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Segelflygplanets sättningspunkt var ca 70 m snett in från vänster på ett lutande gräsfält ca 150 m långt och 50 m brett med en lutning av ca 5 m. Inflygningen var fri över en sjö, fältet begränsades av en väg med telefonledning på höger sida samt en väg vid kortändan. Vindriktningen var något snett in från vänster.

1.12.2 Segelflygplansvrak

Höger vinges framkant intryckt ca 10 m, 15-25 cm från vingpetsen. Skevroder liten intryckning. Vänster vinge delaminering i bakkanten vid roten. Skrapmärken samt intryckningar på vingens undersida, skevroder lite skrapmärken. Kroppen har skrapmärken på sidorodrets undersida. Lagringar för vinginfästning intryckt samt sporren bortslagen. Skadorna tyder på att segelflygplanet med relativt hög hastighet kolliderat med telefonstolpen under utrullning. Efter kollisionen med stolpen blev segelflygplanet stående i normal attityd roterad ca 300 grader åt höger ca 20 m från fältgränsen. Samtliga skador bedöms ha uppkommit vid haveriet.

1.13 Medicinsk information

Inget har framkommit som tyder på att förarens fysiska och psykiska

kondition var nedsatt vid tillfället.

1.14 Brand

Brand uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Förarrummet förblev oskadat likaså sitsen. Samtliga säkerhetsseklar användes utan att bli skadade. Räddningstjänst var ej erforderlig.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- Föraren var behörig att utföra flygningen.
- Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskriftenligt underhåll.
- Segelflygplanet last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.
- Allaskador bedöms ha uppkommit vid haveriet.
- Väderuppgift hade inhämtats och vädret var lämpligt för segelflygning.
- Vinden var byig och turbulens rådde vid tillfället.
- Flygningen företogs över ett område med svårlandad terräng.
- Landningsplatsen var kort och med hinder vid sidan.
- Det landande segelflygplanet högra vingpets kolliderade med en telefonstolpe under utrullningen, vilket orsakade en ground-loop med en vridning på 300 grader åt höger.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet kolliderade vid utelandning med höger vinge mot ett hinder vid fältkanten varvid segelflygplanet gjorde en ground-loop 300 grader åt höger.

Bidragande orsaker

- Flygningen skedde över ett svårlandat terrängavsnitt.
- Landningsplatsen var för kort.
- Sättningspunkten var för långt in på fältet.
- Finalfarten var för hög.

