



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport C 1988:8  
Luftfartshändelse 1987-05-27  
Borås/Viared, P län  
Ärende SE-TSK 70/87

## 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
SAMMANFATTNING	-
INLEDNING	
1	3
1.1	4
1.2	4
1.3	4
1.4	4
1.5	4
1.6	5
1.7	-
1.8	-
1.9	-
1.10	-
1.11	-
1.12	-
1.12.1	5
1.12.2	5
1.13	5
1.14	-
1.15	-
1.16	-
1.17	-
2	6
3	6
3.1	6
3.2	6
4	-
5	-

## BILAGA

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

## Anmärkning

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

## INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1987-09-14 om att segelflygplanet SE-TSK havererat efter en misslyckad landning vid Borås/Viareds flygplats 1987-05-27 kl 1450.

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

SHK har biträts av KSAK genom Kurt Svensson, som sammanställt rapporten.

Händelsen har begränsat intresse från flygsäkerhetssynpunkt. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1987-12-04	SHKs kansli	Gullberg, Ringqvist, Svensson samt Göran Klevstig, Lennart Landegren, Torleif Hiort, KSAK, och K-G Bask, Luftfartsverket.

## 1 FAKTAREDOVISNING

### 1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Passagerarflygning pågick med en skolklass och detta var andra starten som föraren företog. Efter uppbogsering till 700 m anslöt föraren till nedflygningssektorn på 300 m höjd. Gick därefter ut på medvindslinje för landning bana 06. Föraren missbedömde läget i det rådande väderförhållandet och nådde inte in till flygfältet. Landning skedde ca 50 m från flygplatsen i banända 06. Föraren hade rak sidvind från vänster 15 knop byigt på medvindslinjen. Vegetationen runt flygplatsen samt vind tvärs banan orsakar kraftiga nedsvep samt rubulens. I motvind på baslinjen insåg föraren att han inte skulle nå fram till fältet. Han beslutade sig för landning på vägen som går i banändan men flygplanet fångades upp av buskvegetation strax innan vägen. Höger vinge slog i en större buske, flygplanet tog därefter mark och svängde 180° höger. Flygplanet stannade med stjärtpartiet och höger vinge ute på vägen.

Flygtiden var 13 minuter.

### 1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
Inga skador	1	1	

### 1.3 Skador på luftfartyget

Totalhaveri.

### 1.4 Andra skador

Inga.

## 1.5 Besättningen m fl

### 1.5.1 Befälhavaren

Föraren var vid haveritillfället 61 år och hade S-certifikat, gällande t o m 1987-06-30. Han hade behörighet att medtaga passagerare.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>3 dagar</u>	<u>30 dagar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	3.45	8.30	8.30	768
Aktuell typ	3.45	8.30	8.30	50
<u>Antal flygningar</u>				
Segelflygplan	13	31	31	1220
Aktuell typ	13	31	31	110

### 1.5.2 Passageraren

Passageraren var 16 år och hade ingen flygerfarenhet.

## 1.12 Haveriplats och flygplanvrak

### 1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lat 57° 42' N Long 012° 50' E

Segelflygplanet tog mark i ett buskage ca 50 m före flygfältet. I buskaget låg ett stort stenblock som flygplanet med minsta marginal passerade över. Stenblocket är numera borttaget.

### 1.12.2 Segelflygplanvraket

Segelflygplanets högra vinge fångades upp av en grövre buske strax innan nedslaget. Flygplanet vreds åt höger och tog mark. Flygplanet stannade efter ca 20 m och hade då vridit sig 180° med stjärtparti och höger vinge uppe på vägen som var avsedd sättningsplats.

## 2 ANALYS

I den rådande vädersituationen med sidvind och kraftiga nedsvep har föraren missbedömt läget och inte nått fram till flygfältet.

## 3 SLUTSATSER


### 3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- Föraren var behörig att utföra flygningen.
- Segelflygplanet var luftvärdigt och hade undergått föreskrivet underhåll.
- Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.

### 3.2 Sannolik haveriorsak

Flygplanet har p g a för låg fart sjunkit igenom i slutet av baslinjen och kolliderat med buskage. En bidragande orsak har varit att föraren missbedömt vindens inverkan.

SHK godkänner rapporten.



Hans Gullberg



Lennart Ringqvist

Datum för rapportens undertecknande: 1987-12-12