



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1988:2
Luftfartshändelse 1987-07-09
Röddinge, M län
Ärende SE-TXN 41/87

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	3
1 FAKTAREDOVISNING	4
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2 Personskador	4
1.3 Skador på luftfartyget	4
1.4 Andra skador	4
1.5 Besättningen	4
1.6 Luftfartyget	5
1.7 Meteorologisk information	5
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak	5
1.12.1 Haveriplatsen	5
1.12.2 Segelflygplanvraket	5
1.13 Medicinsk information	-
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	5
3.1 Undersökningsresultat	-
3.2 Sannolik haveriorsak	5
4 REKOMMENDATIONER	-
5 ÖVRIGT	-
<u>BILAGA</u>	
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 1987-09-09 om att haveri med segelflygplanet SE-TXN inträffat väster Röddinge 1987-07-09 kl 15.20.

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

SHK har biträts av KSAK genom Göran Klevstigh, 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>
1987-11-09	SHK kansli	Gullberg, C Jernow, SHK, Klevstigh, K-G Bask, Lfv samt KSAK flygsäkerhetsmän.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Efter ca två timmars höjdflygning kom föraren för långt i lä om fältet och blev tvingad till utelandning på grund av kraftigt regn. Området utgjordes av kraftigt kuperad terräng, vilket föraren upptäckte i ett sent skede när regnet övergått i duggregn. Sättningen utfördes på högsta krönet av en kulle varvid segelflygplanet gjorde ground-loop åt vänster med brott på bakkroppen som följde.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 56 år och innehade giltigt segel- och privatflygarcertifikat.

<u>Flygtid/Antal flygn</u>	<u>Sen 30 dagar</u>	<u>Sen 90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	4 timmar/2	8 timmar/6	874 tim/880
Denna typ	4 timmar/2	8 timmar/5	78 tim/49
Flygplan	*)	24 timmar/134	118/tim/528

*) Uppgift saknas.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Malmö segelflygklubb, Malmö.

Typ: Schleicher ASW 19B

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

Flygvikt/tyngdpunktsläge låg inom tillåtet område.

1.7 Meteorologisk information

Väderinformation inhämtad via automatisk telefonsvarare.

Vind 270°, 12 knop. Sikt 50 km. Moln 4-6/8, bas 1500 meter.

Åskskurar. Marktemperatur 15-17° C.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lt 55° 35' N, Long 013° 46' E.

Haveriet inträffade vid utelandning på toppen av en tämligen brant kulle.

1.12.2 Segelflygplanvraket

Segelflygplanet blev stående i normalläge efter 90° ground-loop åt vänster med avbruten bakkropp.

3 SLUTSATSER

3.2 Sannolik haveriorsak


Segelflygplanet havererade på grund av ground-loop.

Bidragande faktorer till haveriet kan ha varit:

- o Markytan med medelhögt gräs lutade kraftigt tvärs.

- o Nedsatt sikt p g a duggregn.
- o Felaktigt vald landningsplats.

SHK godkänner rapporten.



Hans Gullberg



Lennart Ringqvist

Datum för rapportens undertecknande: 1987-12-17