



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1988:33
Luftfartshändelse 1987-09-20
vid Falköping/Ällebergs flygplats, R län
Ärende Häng 55/87

Postadress
Box 12538
102 29 STOCKHOLM

Besöksadress
Västerbroplan

Telefon (växel)
08 - 737 58 40

Telex
12841 HAVKOM S

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	5
1.3 Skador på luftfartyget	5
1.4 Andra skador	5
1.5 Besättningen	5
1.6 Luftfartyget	6
1.7 Meteorologisk information	-
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak	6
1.12.1 Haveriplatsen	6
1.12.2 Luftfartygsvraket	6
1.13 Medicinsk information	-
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	6
3.1 Undersökningsresultat	-
3.2 Sannolik haveriorsak	-
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

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1987-09-21 om att föraren av en hängglidare dagen innan skadats vid landning på Alleberg.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av generaldirektör Olof Forssberg, ordförande, överstelöjtnant Rune Lundin, utredningschef och Claes Jernow, flygoperativt sakkunnig.

SHK har biträtts av Sven Lindén som expert.

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

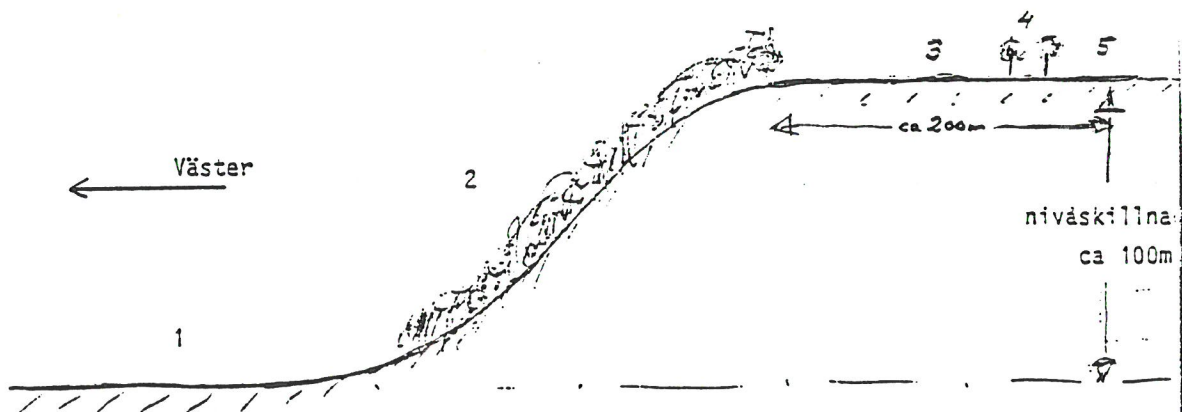
SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-08-09	SHKs kansli	Forssberg, Lundin, Jernow, Lindén samt Thomas Klang

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

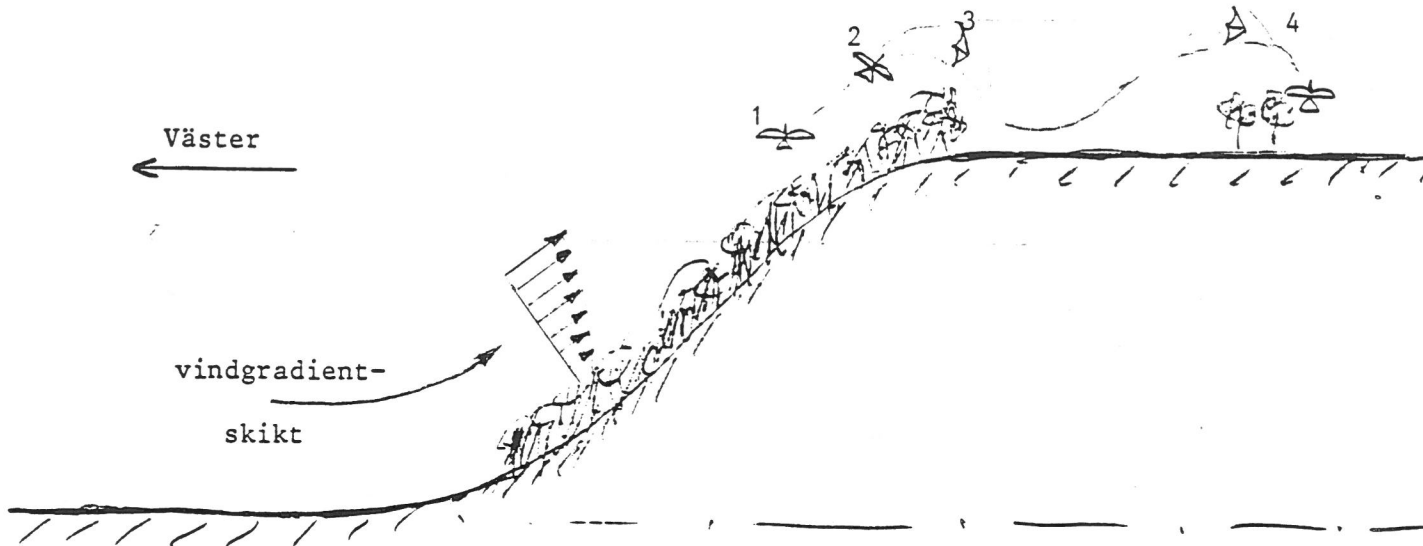
Efter att ha startat från rampen strax söder om restaurangen på Ålleberg flör föraren över det närbelägna hanget. Han tyckte flygförhållandena var goda. Vinden upplevde han som jämn från västsydväst ca 5 m/s. Han flög merendels i uppvinden nära hanget och höll då en fart av 26-30 km/h. Eftersom uppvinden var ganska marginell i hangets närhet sökte han sig då och då något längre ut, varvid han ibland fick kontakt med någon termikblåsa. Hangets utseende i princip framgår av skissen nedan (tvärsnitt).



- Teckenförklaring:
- 1 Ursprungligen avsedd landningsplats
 - 2 Trädbevuxen hangsluttning ca 30 graders medellutningsvinkel, träden avlövade
 - 3 Topplandningsplats
 - 4 Väg med trädallé
 - 5 Parkeringsplats där föraren landade

Efter en och en halv timmes kontinuerlig flygning upplevde föraren när han flög på nordlig kurs nära träden i hangets övre del att vänster vinge lyftes och att hangglidaren samtidigt utan åtgärd från förarens sida fördes till ett läge ovanför hangkanten ett par meter ovanför trädtopparna. Han hade ursprungligen planerat att landa efter flygningen nedanför hanget men när han nu hamnat så lågt över hangkanten beslöt han sig för att snarast landa på topplandningsplatsen. Han ändrade emellertid avsikt när han såg en påse virvla omkring nära över en mindre del av den tilltänkta landningsplatsen på ett sätt som tydde på att där fanns en vindrotor, som skulle kunna göra landningen riskabel.

Av principskissen på nästa sida framgår att störningen (pos 1-3) inträffade när föraren flög i vindgradientkiktet. Flygbanans fortsatta utseende beskriver hur föraren genom att minska höjden över topplandningsplatsen ökar farten för att därefter stiga över allén vid vägen och (pos 4) svänga upp i stort sett mot vinden för landning på parkeringsplatsen (där han vid upppackningen av vingen tidigare hade upplevt att det då var vindstilla).



Under det ovan beskrivna förloppet gjorde föraren ett par försök att öppna selen som förberedelse för landningen. Under den korta tid, som stod till buds hann han emellertid inte göra det. Försöken försvårades dessutom av att han inte hann ta av sig hansklarna, varför han inte fick tag i blixtlåsets dragstropp. I stället prioriterade han sin uppmärksamhet på den avbrutna inflygningen mot topplandningsplatsen, fartökningen, stigningen över allén och den slutliga inflygningen för landning på parkeringsplatsen. Eftersom han insåg att landningen måste ske med selen stängd stallade han ut vingen så att landningen kom att ske med mycket låg fart framåt. Härvid hade han dock ej släppt styrbygeln med vänster hand, vilket resulterade i att han ådrog sig armbågsfraktur på vänster arm, när han tog mark liggande på magen.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Obetydliga.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 25 år och hade gällande hängflyglicens Häng II.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Thomas Klang, Runvägen 8, 141 48 HUDDINGE
Tel: 08-774 71 37

Typ: Probe III

1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak

1.12.1 Haveriplatsen

58° 08' N 13° 36' E (5,5 km sydost Falköping)

1.12.2 Luftfartygsvraket

Böjd styrbygel.

3 SLUTSATSER

Föraren var behörig att utföra flygningen.

Föraren har vid hangflygning i gradientskiktet efter en störning i form av en vindby överraskande tvingats ansätta landning på toppen av hanget. Han har ej hunnit öppna selen före landningen. Vid landningen ådrog han sig en armbågsfraktur på den arm med vilken han höll i styrbygeln.

Primärt bidragande faktor har varit den låga höjd föraren höll över hanget när störningen inträffade.

Datum för rapportens expediering till luftfartsverket: 1988-08-17