



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:15
Luftfartshändelse 1989-05-04
Trollhättans flygplats, P län
Ärende SE-TBD 28/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:15

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	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd- och ljudregistratorer	8
1.12 Haveriplats och luftfartygvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygvraket	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	8
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	8
1.17 Övrigt	8
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	9
5 ÖVRIGT	-

BILAGOR

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

Anmärkning

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



Luftfartsverket

Rapport C 1990:15

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 4 maj 1989 i Trollhättan, P län, med luftfartyget SE-TBD 28/89.

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

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist

Claes Jernow

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:15
Ärende SE-TBD 28/89

Luftfartyg typ:	Scheibe Bergfalke II/55
Tidpunkt för händelsen:	1989-05-04 kl 14.55
Plats:	Trollhättans flygplats, P län
Typ av flygning:	Allmän flygträning med steg-II- instruktör
Väder:	CAVOK, vind 240°/12 knop
Antal ombord:	Besättning: 2
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Instruktörens ålder, certifikat:	19 år, S
" flygtid:	220 timmar
Elevens ålder, certifikat:	37 år, S
" flygtid:	17 timmar

Haveriet berodde på att sporren vid landning tog i en ca 15 cm hög kant vid bantröskeln.

Bidragande faktorer kan ha varit:

- för sent beslut om korrektion av instruktören
- landningsmärkets placering.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 23 maj 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-TBD havererat på Trollhättans flygplats, P län, den 4 i samma månad kl 14.55.

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

SHK har biträts av KSAK genom Geron Johansson som sammanställt rapporten.

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

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

Händelsen inträffade under landningsträning med steg-II-instruktör. Eleven hade tendens att göra upptagning för landning på för hög höjd. Haveriet inträffade vid tredje landningen för dagen.

Instruktören bedömde höjden vara något för låg för att nå fram till landningsmärket men fullt tillräcklig för att nå stråket.

Eftersom eleven ej gjorde någon upptagning tog instruktören över. Korrektion utfördes sent vilket innebar att sättningen skedde i fart 80-90 km/tim och med sporren i en kant vid stråktröskeln.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>	<u>Totalt</u>
Omkomna	-	-	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-	-
Lindrigt skadade	-	-	-	-
Inga skador	2	-	-	2
<hr/>				
Totalt	2	-	-	2

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Instruktören var vid haveritillfället 19 år och hade gällande S-certifikat.

Segelflygtid (timmar/starter)	Senaste 3 dagar	Senaste 30 dagar	Senaste 90 dagar	Totalt
Alla typer	2,1/okänt	5,8/10	6,8/15	220/345
Denna typ	1,2/3	1,2/3	1,2/3	45,9/106

Eleven var 37 år, hade gällande S-certifikat, 17 timmar flygtid och totalt 58 starter.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Halle-Hunnebergs Flygklubb

Luftfartyget

Typ:

Scheibe Bergfalke II/55

Serienummer:

376

Tillverkningsår: 1969
 Flygvikt: Max tillåten 465 kg, aktuell 432 kg
 Flygvikt/tyngdpunktsläge: Inom tillåtet område

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7. Meteorologisk information

CAVOK, vind 240°/12 knop, lufttryck 1022 hPa, marktemperatur +18° C.

1.10. Flygfältsdata

Trollhättan-Vänersborgs flygplats, ESGT. Segelflygstråk 33 (grässtråk) var i användning. Landningsmärke var utlagt ca 35-40 m från stråktröskeln. Stråktröskeln är ca 15 cm högre än åkern före. Se bilaga 2.

1.11. Färd- och ljudregistratorer

Ej aktuellt.

1.12. Haveriplats och luftfartygvrak

1.12.1. Haveriplatsen

Position 58° 19' N 12° 21' E

1.12.2. Luftfartygvraket

Sporrens infästning knäckt. Sidrodrets infästning skadad.

1.13. Medicinsk information

Det finns inget som tyder på annat än att instruktören och eleven var i god fysisk och psykisk kondition.

1.14. Brand

Utbröt ej.

1.16. Särskilda prov och undersökningar

Ej aktuellt.

1.17. Övrigt

KSAK har meddelat följande angående landningsmärkets placering (se Gult meddelande 1/85).

"Landningsmärket skall ligga mellan 125 och 250 m in på fältet från fältgränsen räknat. Avståndet är beroende på eventuellt hinder utanför fältgränsen. Om farbar väg (bil-, cykel-, gångbana) finns i anslutning till fältgränsen skall höjden vid passage vara lägst 4,6 m. Se BCL F 2.5 mom 5.4.2.1.

Obs! Flygningens uppläggning skall vara sådan att sättning kan ske vid märket. Ta kontakt med segelflyglärare och fastställ landningsmärkets avstånd från fältgränsen på respektive bana stråk."

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Instruktören och eleven var behöriga att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Ingenting har framkommit som tyder på tekniskt fel på flygplanet.
- d) Landningsmärket var utlagt för nära stråktröskeln.

3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet berodde på att sporren vid landning tog i en ca 15 cm hög kant vid bantröskeln.

Bidragande faktorer kan ha varit:

- för sent beslut om korrektion av instruktören
- landningsmärkets placering.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

Skiss Trollhättan - Vänersborg flygplats ESGT

