STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:5
Luftfartshändelse 1989-08-11
Iresjöns NV-spets, U län
Ärende SE-TVC 81/89

Postadress: Box 12538, 102 29 Stockholm
Postal address: P.O. Box 12538, S-102 29 Stockholm, Sweden
Telefon: 08-737 58 40
Telephone: +46 8 737 58 40
Besöksadress: Västerbroplan
Visitors address: Västerbroplan

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:5

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	8
1.7	Meteorologisk information	8
1.8	Navigationshjälpmedel	-
1.9	Radiokommunikationer	8
1.10	Flygfältsdata	-
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	9
1.14	Brand	9
1.15	Överlevnadsmöjligheter	9
1.16	Särskilda prov och undersökningar	-
1.17	Övrigt	-
2	ANALYS	-
3	SLUTSATSER	9
3.1	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: 1990-01-15

Ärendebeteckning: SE-TVC 81/89

Luftfartsverket

Rapport C 1990:5

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 11 augusti 1989 vid Iresjöns nordvästra spets, U län, med luftfartyget SE-TVC.

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

Olof Forssberg Lennart Ringqvist

Postadress
Box 12538
102 29 STOCKHOLM

Besöksadress
Västerbroplan

Telefon (växel)
08 - 737 58 40

Telex
12841 HAVKOM S

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:5
Ärende SE-TVC 81/89

Luftfartyg typ:	Schempp-Hirth Mini-Nimbus C
Tidpunkt för händelsen:	1989-08-11 kl 16.45
Plats:	Iresjöns nordvästspets, U län
Typ av flygning:	Sträckflygning (riksflygtävling)
Väder:	Vind sydlig 10-12 knop. Moln 7/8 CU och AS. Marktemp +21°C
Antal ombord:	Besättning: 1 Passagerare: -
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	29 år, S-cert.
Förarens flygtid:	Ca 160 timmar, varav på typen 58 timmar

Under sträckflygning tvingades föraren göra en utelandning. Segelflygplanet landade med låg nos och hög fart 25 meter in på fältet.

Haveriet orsakades av att segelflygplanet vid landningen kolliderade med en ås, varefter sporren och vänster vinge slog i marken och flygplanet gjorde en ground loop.

Bidragande faktorer var:

- Sent beslut om utelandning
- För kort och kuperad landningssträcka med hinder i form av ett elstängsel
- Forcerad landning med för hög fart.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 4 september 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-TVC havererat på ett fält beläget vid Iresjöns nordvästspets, U län, den 11 augusti 1989 kl 16.45.

Händelsen har utretts av SHK som företrätts av Olof Forssberg, ordförande, och Lennart Ringqvist, teknisk utredningschef.

SHK har biträtts av KSAK genom Rune Ingman som sammanställt rapporten.

SHK har sammanträtt

Dag	Plats	Närvarande
1989-11-16	SHKs kansli	Forssberg, Ringqvist, KSAKs flygsäkerhetsmän och Klas-Göran Bask, luftfartsverket

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Under en sträckflygning som ingick i Rikssegelflygtävlingen tvingades föraren genomföra en utelandning. Efter en överflygning av det tilltänkta utelandningsfältet på 250 m höjd bedömdes fältet som lämpligt för landning. Dock observerade inte föraren under överflygningen ett elstängsel ca 30 m in från den tänkta sättningspunkten. Efter ett normalt landningsvarv 2 x 90 m ut över sjön upptäckte föraren elstängslet på finalen. Ett försök att forcera landningen och sätta flygplanet före elstängslet misslyckades eftersom planet kom för högt med hög fart.

Sättningspunkten blev ca 25 m in på fältet strax före en låg ås som gick tvärs över fältet och lutade ca 1:20. Segelflygplanet träffade åsen med låg nos och hög fart. Därefter tippade planet tillbaka mot sporren med hög kraft samtidigt som vänster vinge slog i marken. Därvid gjorde segelflygplanet en ground loop åt vänster och stannade i riktning 90 grader mot färdriktningen före elstängslet.

1.2 Personskador

	Besättning	Passagerare	Övriga	Totalt
Omkomna	-	-	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-	-
Lindrigt skadade	-	-	-	-
Inga skador	1	-	-	1
Totalt	1	-	-	1

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 29 år och hade gällande S-certifikat samt tillstånd att utföra sträckflygning.

Segelflygtid (timmar/starter)	Senaste 3 dagar	Senaste 30 dagar	Senaste 90 dagar	Totalt
Alla typer	0	8/4	47/22	159/151
Denna typ	0	8/4	41/17	58/26

Inflygning på typen gjordes i april 1989.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Mats Lundqvist, Södra Bangårdsgatan 24,
633 55 ESKILSTUNA och
Rolf Larsson, Mejramvägen 101,
702 18 ÖREBRO

Luftfartyget

Typ:	Schempp-Hirth Mini-Nimbus C
Serienummer:	124
Tillverkningsår:	1979
Flygvikt:	Max tillåten 500 kg, aktuell 340 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	Inom tillåtna gränser
Total gångtid (luftfartyget):	1020 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	120 timmar

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Väderinformation var inhämtad från väderbriefing. Vädret blev sämre än vad prognosen förutsagt. Vind sydlig, 10-12 knop. Moln 7/8 cumulus och altostratus. Sikt >8 km. Marktemperatur ca 21 C. QNH ej inhämtad. Dager rådde. Molnmängden dämpade termiken.

1.9 Radiokommunikationer

Ej upprättade.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Barograf medfördes ej.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position 55° 39' N 15° 33 E'

Tillgänglig landningsplats var ca 120 m lång och ca 30 m bred med motlut ca 1-10. Ca 50 m in på fältet fanns en ås som går åt höger i landningsriktningen med en lutning av 1-20.

Hinder: 130 cm högt elstängsel ca 80 m in på fältet samt ett dike och taggtråd vid fältändan.

Beskaffenhet: Kuperat gräsfält.

Sättningspunkten var ca 25 m in på fältet. Inflygningen var fri över en sjö.

1.12.2 Luftfartygvraket

50 cm lång spricka under framkroppen. Pedalspant loss ur flygkroppen. Höjdroderok vid fena knäckt samt tappar till stabilisatorinfästning böjda. Sidoroderbalansvikt hade lossnat. Instrumentbrädan var lös på ena sidan.

1.13 Medicinsk information

Ingenting har framkommit som tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition var nedsatt vid tillfället.

1.14 Brand

Brand uppstod inte.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Förarrummet förblev oskadat likaså sitsen. Samtliga säkerhetsselar användes utan att bli skadade. Några räddningsinsatser behövdes inte.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

a) Föraren var behörig att utföra flygningen.

b) Luftfartyget var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.

c) Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden i fråga om vikt och tyngdpunktsläge.

d) Alla skador bedöms ha uppkommit vid haveriet.

e) Enligt de väderuppgifter som föraren inhämtade var vädret lämpligt för segelflygning.

f) Termiken blev sämre än vad väderprognosen förutsade.

g) Landningsplatsen hade hinder mitt på fältet och vid kortändan samt var kraftigt kuperad.

h) Segelflygplanet landade med låg nos och hög fart

i) Vid landningen kolliderade flygplanet med en ås, varefter sporren och vänster vinge slog i marken, flygplanet gjorde en ground loop åt vänster och stannade i 90° vinkel mot landningsriktningen.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet kolliderade vid landningen med en ås, varefter sporren och vänster vinge slog i marken och flygplanet gjorde en ground loop.

Bidragande faktorer har varit:

- Sent beslut om utelandning
- För kort och kuperad landningssträcka med hinder i form av ett elstängsel.
- Forcerad landning med för hög fart.