



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport om
Luftfartshändelse 1986-06-24
Medåker, U län
Ärende SE-TKP 31/86

INNEHÅLL

Sid

	SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT	2
	INLEDNING	3
1	FAKTAREDOVISNING	4
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2	Personskador	4
1.3	Skador på segelflygplanet	4
1.4	Andra skador	4
1.5	Befälhavaren	5
1.6	Luftfartyget	5
1.7	Meteorologisk information	5
1.8	Navigationshjälpmedel	6
1.9	Radiokommunikationer	6
1.10	Utelandningsplatsen	6
1.11	Färd- och ljudregistratorer	6
1.12	Haveriplats och segelflygplanvrak	7
1.12.1	Haveriplatsen	7
1.12.2	Segelflygplanvraket	7
1.13	Medicinsk information	8
1.14	Brand	8
1.15	Överlevnadsmöjligheter	8
2.	ANALYS	8
3	SLUTSATSER	9
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	9
3.2	Sannolik haveriorsak	9

ANMÄRKNING

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

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT

SHK SE-TKP 31/86

Luftfartyg typ:	Schleicher Ka 6CR
Haveriplats, datum:	Medåker, U län 1986-06-24
Typ av flygning:	Sträckflygning
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	24 år, S-certifikat
Förarens totala flygtid:	125 flygtimmar

Föraren har vid uppläggnen av varvet vid utelandning missbedömt höjden, så att fältets längd blev otillräcklig. När han på lägsta höjd försökte svänga undan för hinder i fältets bortre ände gjorde segelflygplanet en sned sättning. Den ground loop, som då framkallades, medförde att segelflygplanets bakkropp slogs av.

Bidragande faktorer till haveriet kan ha varit:

- Missbedömning av flyghöjden i landningsvarvet.
- Övana vid utelandningar.

INLEDNING

1986-06-24 kl 15.25 havererade segelflygplanet SE-TKP vid utelandning vid Medåker, 11 km NW Arboga flygplats, Västmanlands län.

Händelsen har utretts av statens haverikommission (SHK), som företräts av Hans Gullberg, ordförande, och Kjell Nordström.

SHK har biträts av KSAK genom Klas Göran Bask, som sammanställt bilagda rapport.

SHK har sammanträtt

1986-11-07 SHK kansli

Närvarande

Hans Gullberg
Kjell Nordström
Klas Göran Bask
KSAK Flygsäkerhetsmän

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Under en sträckflygning för Rikssegelflygtävlingen hade föraren efter en knapp timmes flygning kommit till trakten av Medåker. Höjden var ca 500 m varför föraren, med hänsyn också till den låga färdhastighet han lyckats uppnå, började se sig om efter utlandningsfält. Efter att förgäves ha sökt termik ytterligare en stund beslöt han sig slutgiltigt på 300 m höjd för att landa. Förarens tidigare erfarenhet av utlandningar bestod av två stycken, vilka genomförts under innevarande säsong.

Nedflygningen skedde normalt med 2x90 i vänstervarv till dess föraren på finalen insåg att han hade alltför stor höjd för att fältet skulle räckta till. För att undvika kollision med ett el-stängsel, som begränsade fältet i landningsriktningen, försökte han gira åt vänster på låg höjd. Vid den orena sväng, som blev följd, tog segelflygplanet mark i en sned sättningslångt in på fältet, studsade ett antal gånger och blev stående efter 90° ground loop åt vänster ca 20 m från sättningspunkten och lika mycket från stängslet.

Efteråt insåg föraren att vindens riktning hade skiftat, så att landningen hade skett med viss medvind.

Landningen skedde kl 15.25 efter en timmes flygning.

1.2	<u>Personskador</u>	Besättning	Övriga
	Omkomna	-	-
	Allvarligt skadade	-	-
	Lindrigt skadade	-	-
	Inga skador	1	-

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Befälhavaren

Föraren var 24 år gammal. S-certifikatet var giltigt t o m 1987-09-30 med korrektionsglas som medicinsk begränsning. Han hade behörighet att utföra sträckflygning. Senaste allmänna läkarundersökning utfördes 1985-07.

Flygtid (timmar)	Sen. 3 dag	Sen. 30 dag	Sen. 90 dag	Totalt
Segelflygplan	3 h	7 h	25 h	125 h
Aktuell typ			16 h	29 h
Antal flygningar	Sen. 3 dag	Sen. 30 dag	Sen. 90 dag	Totalt
Segelflygplan	2 st	9 st	31 st	181 st
Aktuell typ			15 st	33 st
Uteländningar			2 st	2 st

Inga tidigare flyghaverier.

1.6 Luftfartyget

Ägare: Arboga FK
Box 227
732 00 ARBOGA

Segelflygplanet SE-TKP var av typ Schleicher Ka 6CR och tillverkat 1967 av Alexander Schleicher Segelflugzeugbau, Poppenhausen, Västtyskland, tillverkningsnummer 6616.

Total gångtid var 1530 h och gångtid efter årstillsyn var 45 h. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t o m 1989-12-31 och underhållsrapporten UR-B var daterad 1986-04-13.

Vid haveriet var flygvikten 284 kg (max tillåten 300 kg) och tyngdpunktsläget låg inom tillåtet område.

Inga tekniska brister på segelflygplanet var kända före haveriet.

1.7 Meteorologisk information

Väderinformation hade inhämtats från segelflygvädrets telefonsvarare.

Prognosticerat väder: Vind 030⁰, 6 knop. Inga moln. Mycket god sikt. QNH 1021 hPa. Marktemperatur 25⁰.

Efter landning fastställde föraren att den hade skett med någon medvindskomposant.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

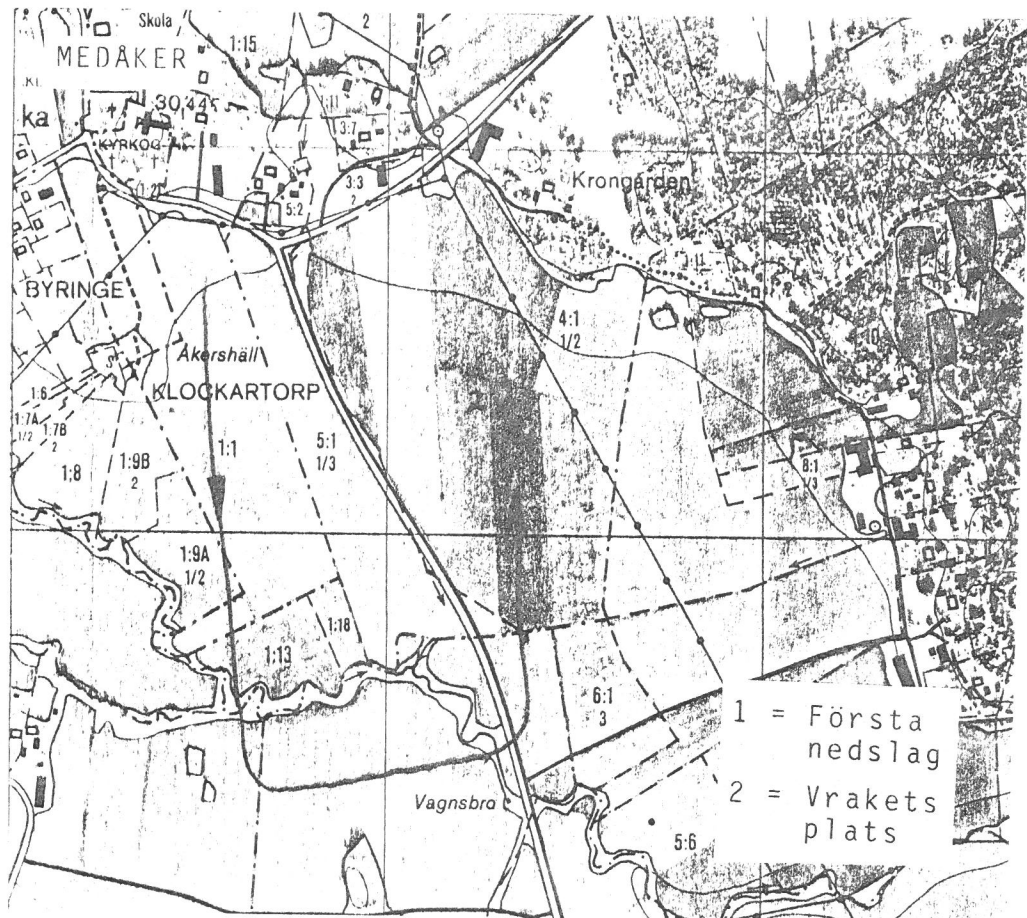
1.9 Radiokommunikationer

Radioförbindelse var upprättad med klubbens markradiostation.

1.10 Utelandningsplatsen

Avsedd utelandningsplats var ett i Medåker, 11 km NW Arboga flygplats, belägen, i nord-sydlig riktning orienterat 300 m långt och 40 m brett nyslagent fält. I nordänden begränsades fältet av en med el-stängsel inhägnad kohage.

Fältets höjd över havet är ca 20 m, dvs 5 m över startplatsens nivå.



1.11 Färd- och ljudregistratorer

Vid flygningen medfördes barograf och kamera för vändpunktsfotografering.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lat 59° 27' N, Long 015° 46' E.

Haveriet inträffade vid landning på utsedd utelandningsplats. Första markkontakten skedde ca 260 m in på åkern varefter segelflygplanet stannade efter 20 m.



Haveriplatsen med hösträngarna i landningsriktningen.

1.12.2 Segelflygplanvraket

Segelflygplanet tog mark i en sned sättning varvid ground loop åt vänster initierades utan att vänster vinge kommit i kontakt med marken.

Segelflygplanet blev liggande i normal attityd efter ett fjärdedels varvs ground loop åt vänster i förhållande till landningsriktningen 330°.

Skador på segelflygplanet: Fanerskador under framkroppen. Bakroppen av, fenan skadad och sporen avslagen.

Samtliga skador bedöms ha uppkommit i samband med haveriet.

1.13 Medicinsk information

Inget har framkommit som tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition varit nedsatt vid haveritillfället.

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Skadorna på segelflygplanet uppstod i huvudsak bakom vingen samtidigt som föraren var väl fastspänd med säkerhetsselearna, vilket medförde att inga personskador uppstod. Räddningstjänst behövde därför inte alarmeras.

2 ANALYS

Föraren har i god tid avbrutit flygningen för att göra en uteländning, då väderbetingelserna inte var sådana att han kunde komma framåt på sin bana med rimlig färdhastighet. De tänkbara uteländningsfält, som erbjöd sig i området, gav goda möjligheter till en säker uteländning. Området var på ungefär samma höjdnivå som startplatsen, vilket medförde att höjdmätarens indikation inte borde förvirra föraren i hans bedömning.

Förarens ringa vana vid uteländningar har varit en bidragande orsak till att han inte lyckades lägga upp sitt landningsvarv till det utvalda fältet, som inte alls var olämpligt, så att segelflygplanets höjd och fart på final var de rätta.

I och med att föraren alltför sent blev varse sin missbedömning, hade han ingen annan möjlighet att påverka skeendet än att på bästa sätt utnyttja kvarvarande landningsutrymme. Vid försöket att svänga undan det stängsel, som begränsade fältets bortre ände, blev flygningen oren vilket medförde att segelflygplanet gjorde en sned sättning.

Den ground loop, som blev resultatet, var tillräckligt häftig för att bryta av bakkroppen och orsaka andra smärre skador på stjärtpartiet. Det finns ingen anledning att förmoda att några tekniska brister på segelflygplanet påverkat haveriförloppet.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- Föraren var behörig att utföra flygningen.
- Segelflygplanet var luftvärdigt.
- Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.
- Föraren har missbedömt segelflygplanets höjd över marken i landningsvarvet.
- Vid försök till sväng på låg höjd har segelflygplanet tagit mark i en sned sättning, som framkallat en ground loop.

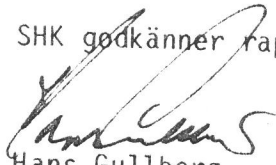
3.2 Sannolik haveriorsak

Vid utelandning har segelflygplanet under försök till sväng på lägsta höjd gjort en sned sättning varvid en ground loop framkallades.

Bidragande faktorer till haveriet kan ha varit:

- Missbedömning av flyghöjden i landningsvarvet.
- Ovana vid utelandningar.

SHK godkänner rapporten.


Hans Gullberg


Kjell Nordström