



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport om
Luftfartshändelse 1986-08-17
300 m NW Avans flygfält, Gävle, X län
Ärende SE-SZT 37/86

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	4
1.6 Luftfartyget	5
1.7 Meteorologisk information	5
1.8 Navigationshjälpmedel	5
1.9 Radiokommunikationer	5
1.10 Flygplatsen	5
1.11 Färd- och ljudregistratorer	6
1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak	6
1.12.1 Haveriplatsen	6
1.12.2 Segelflygplanvraket	7
1.13 Medicinsk information	7
1.14 Brand	7
1.15 Överlevnadsmöjligheter	8
2. ANALYS	8
3 SLUTSATSER	9
3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	9

ANMÄRKNING

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

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT

SHK SE-SZT 37/86

Luftfartyg typ:	Schleicher K 8B
Haveriplats, datum:	300 m NW Avans flygfält, Gävle 1986-08-17
Typ av flygning:	Allmän flygträning
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	22 år, S-certifikat
Förarens totala flygtid:	29 timmar

Vid termikflygning kom segelflygplanet ned på låg höjd vilket i kombination med motvind gjorde att föraren ej lyckades nå tillbaka till flygfältet.

Vid sväng för att undvika kollision med träd var farten alltför låg varför segelflygplanet sjönk igenom och kolliderade med träd och marken.

Bidragande faktor till haveriet har varit:

- Föraren har avbrutit flygningen alltför sent.

INLEDNING

1986-08-17 kl 14.22 havererade segelflygplanet SE-SZT under inflygning mot Avans flygfält, Gävle, X län.

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

SHK har biträts av KSAK genom Torleif Hiort, som sammanställt bilagda rapport.

SHK har sammanträtt

1986-11-07 SHK kansli

Närvarande

Hans Gullberg
Kjell Nordström
Torleif Hiort
KSAK Flygsäkerhetsmän

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Efter uppbogsering till 950 m kopplade föraren ur över södra Gävle, ca 5 km söder om flygfältet. Efter några misslyckade försök att fånga termik beslutade föraren sig för att flyga tillbaka till flygfältet för landning. Han reflekterade i detta läge inte på en utelandning utan trodde sig kunna komma tillbaka till flygfältet.

Det var motvind och på ett avstånd av ca 300 m från flygfältet, i anslutning till Testeboån i området Strömsbro, insåg föraren att han ej skulle kunna ta sig över en trädridå. Han minskade farten strax före denna för att kollisionen med träden inte skulle bli så häftig. Strax därefter upptäckte han en öppning i trädridån.

För att undvika att kollidera med träden svängde föraren kraftigt vänster och i samband med svängen ställade segelflygplanet, sjönk igenom och slog ned bland träden.

Flygningen hade varat i 34 minuter.

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 22 år gammal och innehavare av S-certifikat. Allmän läkarundersökning utfördes 1986-05.

Flygtid (timmar)	Sen. 3 dag	Sen. 30 dag	Sen. 90 dag	Totalt
Segelflygplan	3 h	6 h	15 h	29 h
Aktuell typ	1 h	1 h	11 h	12 h

Antal flygningar	Sen. 3 dag	Sen. 30 dag	Sen. 90 dag	Totalt
Segelflygplan	1 st	1 st	19 st	72 st
Aktuell typ	1 st	1 st	8 st	8 st

Inga tidigare flyghaverier.

1.6 Luftfartyget

Ägare: Gävlebygdens Flygklubb, Box 472, 801 06 GÄVLE

Segelflygplanet SE-SZT var av typ Schleicher K 8B tillverkat 1963 av Alexander Schleicher Segelflugzeugbau, Poppenhausen, Västtyskland, tillverkningsnummer 8157.

Total gångtid var 1.924 h och gångtid efter årstillsyn var 78 h. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t o m 1986-12-31 och underhållsrapporten UR-B var daterad 1986-03-11.

Vid haveriet var flygvikten 280 kg (max tillåten 310 kg) och tyngdpunktsläget låg inom tillåtet område.

Inga tekniska brister på segelflygplanet var kända före haveriet.

1.7 Meteorologisk information

Väderuppgifter var inhämtade från segelflygvädrets telefonsvarare.

Aktuellt väder var: Vind 100⁰, 5-7 knop. Moln 4 åttondelar cumulus med bas 1200 m. Sikt över 50 km. QNH 1000 hPa. Marktemperatur 17⁰C.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

1.9 Radiokommunikationer

Radiokommunikation var upprättad mellan flygklubben och segelflygplanet.

1.10 Flygplatsen

Gävle/Avans flygplats ligger på 2 m ö.h. Gräsbana 06, 820 m lång och 40 m bred, användes liksom vindstrut och landningsmärke.

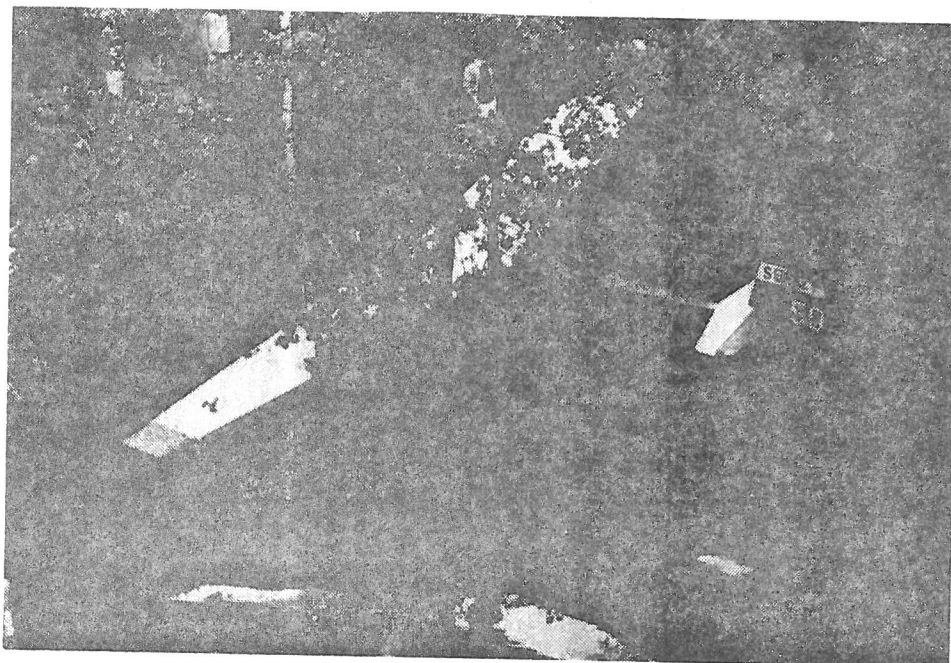
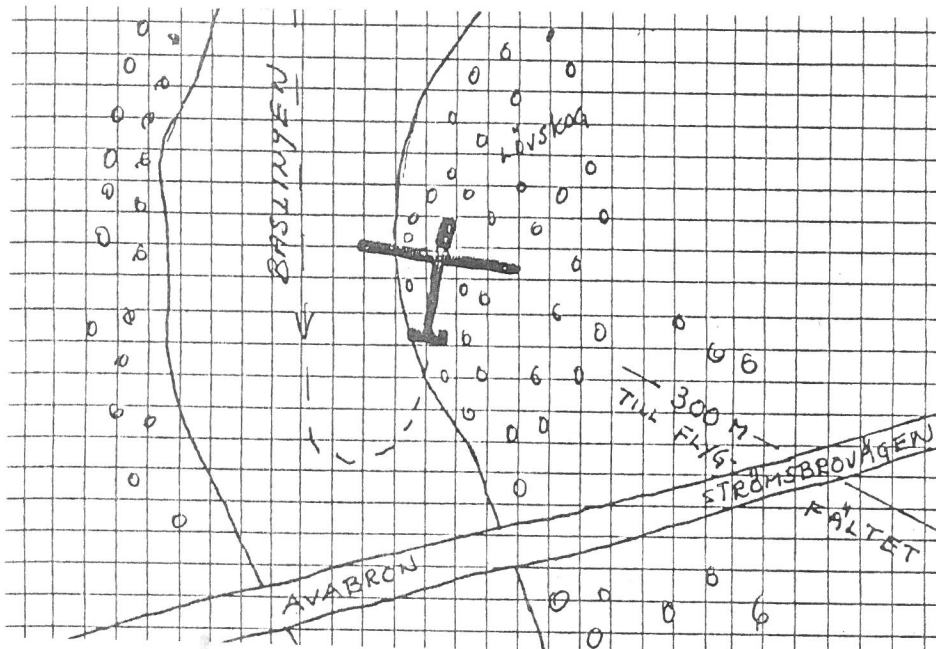
1.11 Färd- och ljudregistratorer

Vid flygningen medfördes ej barograf.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

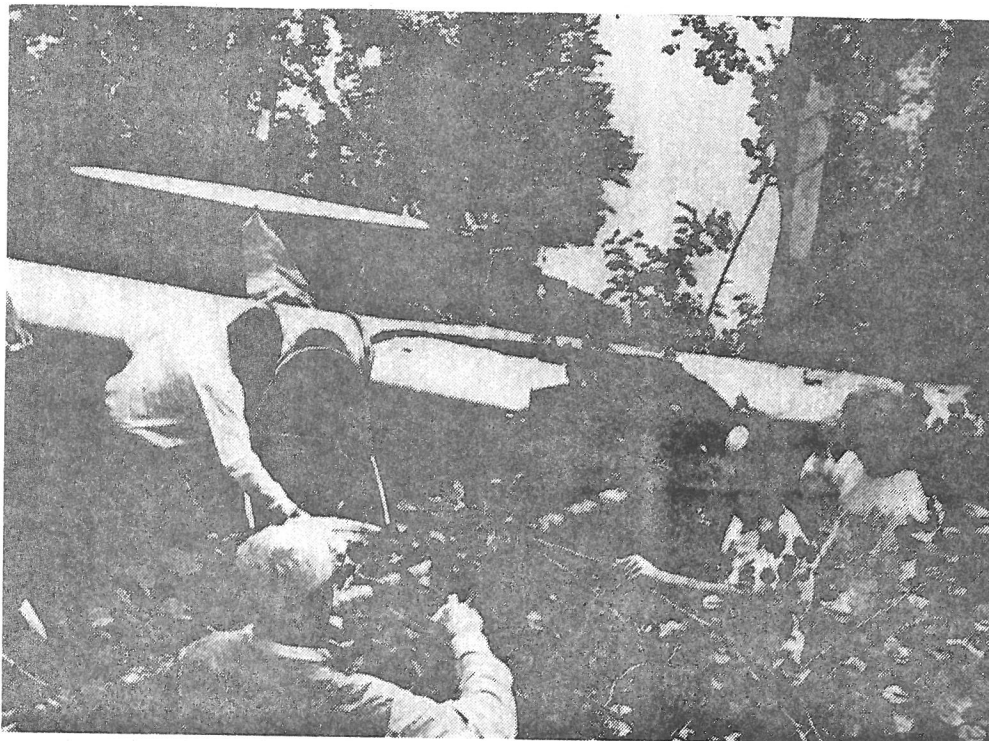
Position: Lat $60^{\circ} 42' N$, Long $017^{\circ} 10' E$.



1.12.2 Segelflygplanvraket

Segelflygplanet kolliderade i horisontellt läge med marken efter stall i en brant vänstersväng.

Efter kollisionen låg segelflygplanet horisontellt med något vänster lutning.



Skador på segelflygplanet:

Vänster vinge: Balkbrott, 20 st nosspryglar trasiga, stötstång och beslag skadade, mm.
Höger vinge: Tre nosspryglar skadade samt mindre skador på nosfanér.
Flygkroppen: Vinginfästningar krökta. F.ö. mindre skador.

Samtliga skador bedöms ha uppkommit i samband med haveriet.

1.13 Medicinsk information

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

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Förarplatsen var helt intakt. Säkerhetsrelarna hade använts och var oskadade. Föraren kunde själv ta sig ur segelflygplanet. Räddningsmanskap var inom några minuter på platsen.

2 ANALYS

I samband med inflygning till flygfältet hamnade segelflygplanet på mycket låg höjd. Vid sväng för att undvika kollision med träd var farten alltför låg varför segelflygplanet sjönk igenom. Tack vare träden, den låga höjden och den låga farten vid genomsjunkningen blev nedslaget så dämpat att risken för personskador minskades avsevärt.

Med hänsyn till flygfältets läge i förhållande till havet måste praktiskt taget all termikflygning försiggå på landsidan, dvs i lä om fältet vid ostliga vindar.

När föraren kurvade och försökte fånga termiken uppmärksammade han emellertid inte avdriften och motvinden tillbaka till fältet. Detta ledde till att han avbröt alltför sent för att nå tillbaka.

Eftersom föraren trodde att han skulle nå tillbaka till flygfältet föll det honom inte in att planera en utlandning. När han väl insåg sin situation var det för sent att göra något åt saken.



3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- Föraren var behörig att utföra flygningen.
- Segelflygplanet var luftvärdigt och hade undergått föreskrivet underhåll.
- Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.
- Föraren har ej uppmärksammat avdriften och motvinden tillbaka till flygfältet.
- Föraren har avbrutit flygningen för sent.
- Vid sväng undan träd på lägsta höjd har segelflygplanet ställt, sjunkit igenom och kolliderat med träd och marken.

3.2 Sannolik haveriorsak

På grund av alltför låg fart i brant sväng sjönk segelflygplanet igenom och kolliderade med träd och marken.

Bidragande faktor till haveriet har varit:

- Föraren har avbrutit flygningen för sent.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

SHK godkänner rapporten. 1987-01-14


Hans Gullberg


Kjell Nordström