



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport om
Luftfartshändelse 1986-08-12
3 km W Sävsjö, F län
Ärende SE-SZZ 40/86

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	5
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	8
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	8
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-SZZ 40/86

Luftfartyg typ:	PIK-16C Vasama
Haveriplats, datum:	Sävsjöns norra ände, 3 km W Sävsjö, 1986-08-12
Typ av flygning:	Tävlingsflygning (RST)
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	44 år, S- & A-certifikat
Förarens totala flygtid:	675 timmar segelflygtid 319 timmar motorflygtid

Under en hastighetsflygning tvingades föraren utelanda. Inflygningshinder fanns i form av skog på ena och en enstaka ränn på andra sidan. Vid passage av hindren kolliderade segelflygplanets vinge med rönnen.

Bidragande faktorer till haveriet har varit:

- Smal passage mellan hinder.
- Högt nosläge i Vasama under utflytning begränsar sikten.

INLEDNING

1986-08-12 kl 15.00 havererade segelflygplanet SE-SZZ under inflygning för utelandning vid Sävsjöns norra ände, 3 km W Sävsjö, F län.

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

SHK har biträts av KSAK genom Bo Forsberg, som sammanställt bilagda rapport.

SHK har sammanträttNärvarande

1986-11-07 SHK kansli

Hans Gullberg
Kjell Nordström
Bo Forsberg
KSAK Flygsäkerhetsmän

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Under hastighetsflygning på 100 km triangelbana upphörde termiken och hastighetsflygningen avbröts på 800 m höjd. Uteländningsfält sågs ut på höjd 800-500 m. Det utsedda fältet var tvådelat med dike och mindre tillfartsort mellan delarna. Fällets längd ca 180 m + 185 m.

Föraren bestämde sig för bedömningslandning i högervarv med inflygning över den första halvan av fältet och sättning ca 30 m in på den andra fälthalvan. Längs tillfartsvägen, som delade av fältet, fanns viss vegetation men frigången bedömdes till ca 40 m.

På finalen visade det sig att frigången mellan skogskanten på ena sidan och en ensam rönn på den andra sidan var mindre än beräknat (ca 25 m). Vid passage av gattet slog vänster vingpets i rönnen på ca 1,3 m höjd. Segelflygplanet girade därvid 90° vänster, träffade marken med vänster vinge och hjulet ca 20 m längre fram i flygriktningen och blev stående efter ytterligare ca 30° ground-loop.

Flygningen hade varat i 1 h 30 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 44 år gammal och innehavare av S- och A-certifikat. Allmän läkarundersökning utfördes 1985-11.

Flygtid (timmar) Sen. 3 dag Sen. 30 dag Sen. 90 dag Totalt

Segelflygplan	2 h	9 h	22 h	675 h
Aktuell typ	2 h	4 h	5 h	117 h

Antal flygningar Sen. 3 dag Sen. 30 dag Sen. 90 dag Totalt

Segelflygplan	1 st	7 st	22 st	570 st
Aktuell typ	1 st	2 st	5 st	85 st
Uteländningar				ca 25 st

Inga tidigare flyghaverier.

1.6 Luftfartyget

Ägare: Jönköpings Segelflygklubb, Box 2172, 550 02 JÖNKÖPING

Segelflygplanet SE-SZZ var av typ PIK-16C Vasama, tillverkat 1964 av K K Lehtovaara Oy, Hämeenlinna, Finland, tillverkningsnummer 20.

Total gångtid var 3.082 h och gångtid efter årstillsyn var 87 h. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t o m 1989-12-31 och underhållsrapporten UR-B var daterad 1986-04-21.

Vid haveriet var flygvikten 304 kg (max tillåten 314 kg) och tyngdpunktsläget låg inom tillåtet område.

Vid högt nosläge är sikten framåt något begränsad.

Inga tekniska brister på segelflygplanet var kända före haveriet.

1.7 Meteorologisk information

Väderuppgifter var inhämtade från segelflygvädrets telefonsvarare.

Aktuellt väder: Vindstilla. Moln 4-6 åttondelar med bas 1300-1400 m. Sikt över 10 km. QNH 1005 hPa. Marktemperatur 18°.

1.8 Navigationshjälpmedel

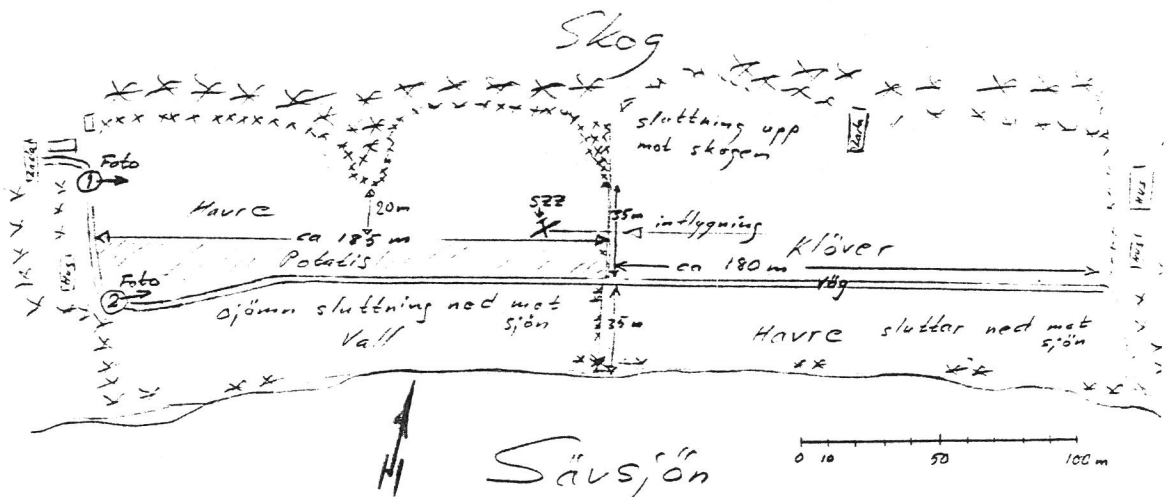
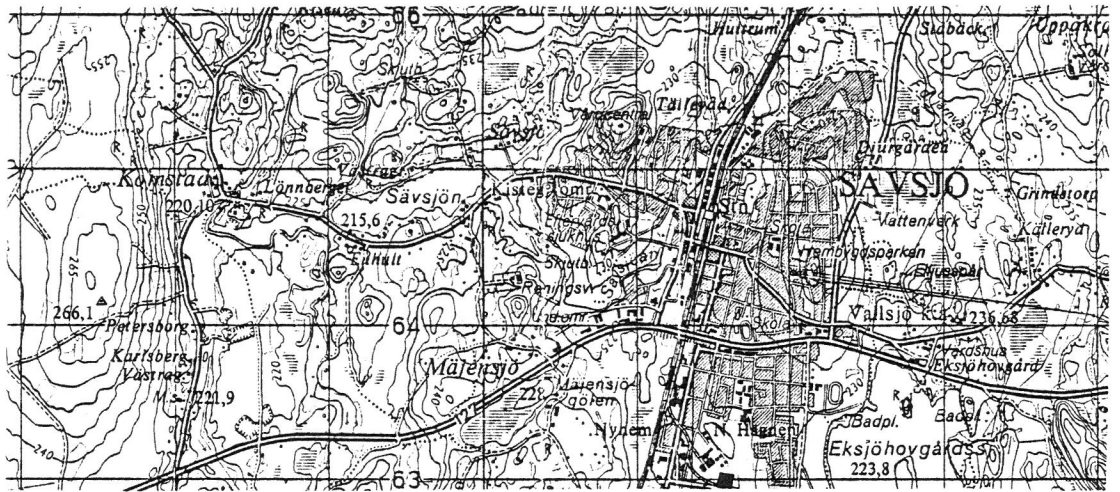
Inga.

1.9 Radiokommunikationer

Dubbelriktad radioförbindelse var upprättad med segelflygklubben på Ödestugufältet.

1.10 Utelandningsplatsen

Havreåker 185 m x 25-75 m med fri inflygning över en 180 m lång åker vid Sävsjön 2 km W Sävsjö i Jönköpings län. Hinder i form av skog på höger sida och en ränn på vänster sida om inflygningslinjen i fältkanten. Avståndet mellan rännan och skogen är ca 25 m.



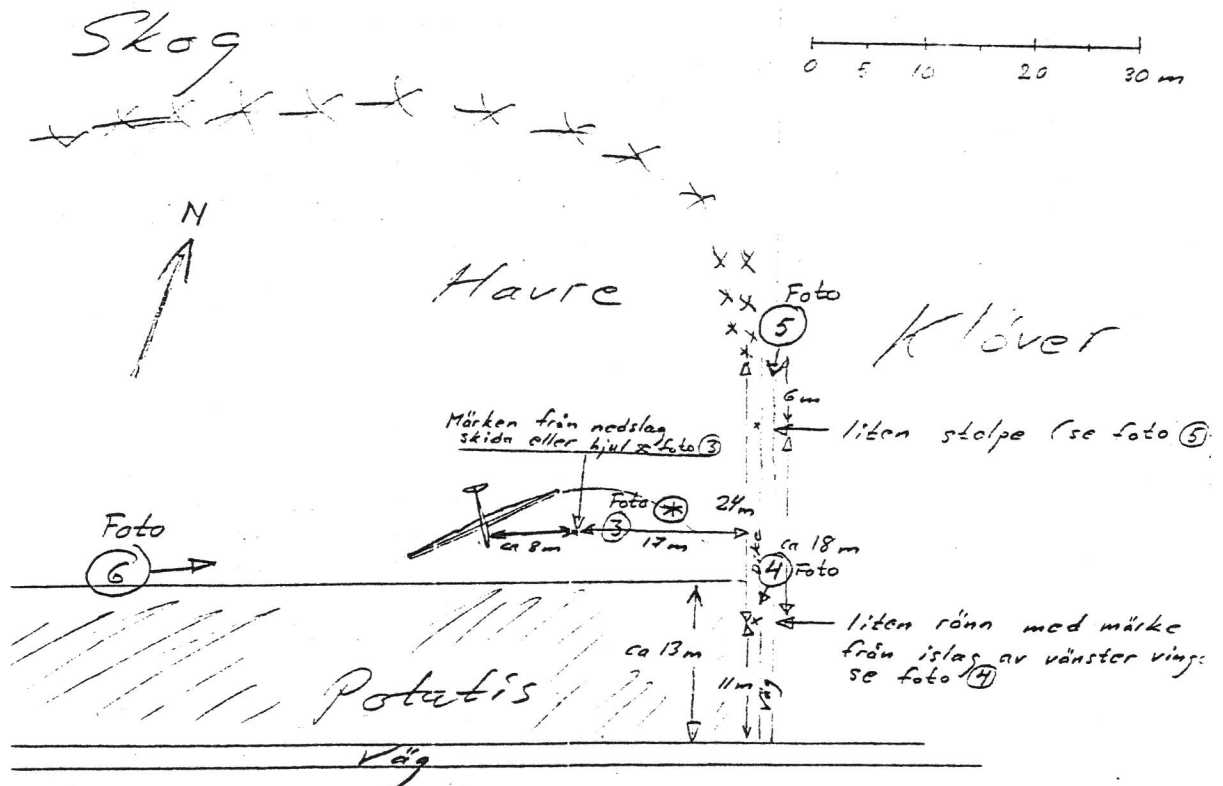
1.11 Färd- och ljudregistratorer

Vid flygningen medfördes barograf.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lat 57° 24' N, Long 014° 38' E.



1.12.2 Segelflygplanvraket

Efter kollisionen med rönnen, under utflytningen, girade segelflygplanet 90° vänster innan det tog mark med 90° kursavvikelse. Segelflygplanet rutschade därefter ytterligare 8 m på marken och girade ytterligare ca 30° åt vänster.

Skador på segelflygplanet: Flygkroppen: Frampartiet sönderbräckt, huvudhjulet losslitet. Vänster vinge: Intryckning i framkanten, sprickor i fram- och bakkant, rotsprygelskador. Höger vinge: Rotsprygelskador.

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

Trots stora skador på segelflygplanets framparti undkom föraren oskadd. Samtliga säkerhetsseklar användes och förblev intakta under haveriet.

2 ANALYS

Föraren var väl influen på segelflygplantypen och erfaren sträckflygare. Utelandningen har planerats och lagts upp i god tid. Kvalitén på utelandningsplatsen bedömes som tillräcklig för en förare med god erfarenhet av utelandning.

När segelflygplanet befann sig på finalen konstaterade föraren att hindren, som skulle passeras, bestod av en klen liten ronn till vänster och en betydligt massivare skogskant till höger samt att avståndet däremellan var mindre än tidigare beräknat.

Föraren fortsatte inflygningen, som planerat, mellan hindren. Det är tänkbart att föraren, mer eller mindre omedvetet, försökt hålla sig ifrån det större hindret och därvid kolliderat med den mindre ronnen.

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.
- Vädret medgav ej fortsatt flygning till målet.

- Föraren har planerat utelandningen i god tid samt lagt upp en korrekt bedömningslandning.
- Föraren har felbedömt avståndet mellan hinder i inflygningen.
- Sikten i segelflygplanet är något begränsad vid högt nosläge.
- Segelflygplanet vänstra vingpets har kolliderat med en rönn, vilket orsakat ett kraftigt girmoment.
- Segelflygplanet har kolliderat med marken med 90° avvikelse mellan dess längd- och rörelseriktningar.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet kolliderade under inflygning mot utelandningsfält med ett mindre träd.

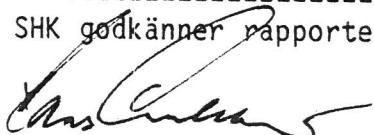
Bidragande faktorer till haveriet har varit:

- Smal passage mellan hinder.
- Högt nosläge i Vasama under utflytning begränsar sikten.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

SHK godkänner rapporten. 1987-01-14


Hans Gullberg


Kjell Nordström