

*Arvidson*

SHK  
POLITIKET



## HAVERI

SE-TOR, SZD 36 A "Cobra 15"  
vid Kolvarp nära Rydaholm  
22 maj 1982

UTREDNINGSRAPPORT SE-TOR 15/82

Februari 1984



STATENS HAVERIKOMMISSION

UTREDNINGSRAPPORT

ANGÅENDE HAVERI

VID KOLVARP NÄRA RYDAHOLM

22 MAJ 1982

FLYGPLANTYP	S Z D 36 A "COBRA 15"
REGISTRERING	SE-TOR
ÄGARE	HÄSSLEHOLMS FLYGKLUBB FACK 4030, 281 00 HÄSSLEHOLM
BESÄTTNING, ANTAL	1
PASSAGERARE, ANTAL	0
HAVERIPLATS	57 <sup>0</sup> 00' N 14 <sup>0</sup> 15' E
TIDPUNKT FÖR HAVERIET	1982-05-22 KL 16.10 <sup>*)</sup>

\*) ALL TIDSANGIVELSE I DENNA RAPPORT AVSER  
SST (SVENSK SOMMARTID)

INNEHÅLL	Sid
INLEDNING	1
1 FAKTAREDOVISNING	2
1.1 Händelseförlopp	2
1.2 Personskador	2
1.3 Skador på flygplanet	2
1.4 Andra skador	2
1.5 Besättningen	3
1.6 Flygplanet	3
1.7 Vädret	3
1.8 Navigationshjälpmedel	3
1.9 Radiokommunikation	3
1.10 Utelandningsplatsen	3
1.11 Färdregistratorer	4
1.12 Haveriplats och flygplanvrak	4
1.12.1 Haveriplats	4
1.12.2 Flygplanvrak	4
1.13 Medicinsk information	4
1.14 Brand	4
1.15 Överlevnadsmöjligheter	5
1.16 Övrigt	5
2 ANALYS	5
3 SLUTSATSER	6
3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat	6
3.2 Sannolik haveriorsak	6

#### Bilagor

1. Skiss över utelandningsplats.
2. Registerutdrag betr föraren (endast till originalrapport)

## INLEDNING

1982-05-22 kl 16.10 havererade segelflygplanet SE-TOR under försök till utelandning vid Kolvarp nära Rydaholm. Föraren undkom oskadd medan flygplanet fick betydande skador.

Statens haverikommission - K-E Andersson och Åge Röed - har utrett det inträffade och därvid biträtts av KSAK genom dess haveriutredare Kurt Svensson.

Kommissionen har sammanträtt

1984-02-17

SHK kansli (Andersson, Röed, Svensson  
samt representanter för KSAK och luftfartsverket)

## 1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Händelseförlopp

1982-05-22 arrangerade Feringe segelflygklubb en tävling i hastighetsflygning det s k Feringesträcket. Flygningen skulle ske på en triangelbana Feringe - Mistelås kyrka - Hagshults flygplats - Feringe, en sträcka av 106 km. I tävlingen deltog tio förare. Utom tävlan avsåg en förare att med SE-TOR, typ S Z D 36 A "Cobra 15" utföra aktuell flygning såsom allmän flygträning och för att samla poäng i RST (Rikssegelflygtävlingen). Han fick starttillstånd av tävlingsledningen. SE-TOR startade efter tävlingsdeltagarna kl 14.20 Enligt föraren började termiken ta slut då han befann sig i trakten av Rydaholm, omkring 24,5 km från startplatsen, på en höjd av cirka 1 000 m. Efter hand sjönk höjden till 600 m. Föraren beslöt då att söka utelanda på ett fält som han tyckte var lämpligt. Han flög in mot fältet och påbörjade bedömningslandning 2 x 90° från öster mot vinden. Under slutskedet av finalen märkte föraren att höjden var för hög. När han passerat 2/3 av fältet bedömde föraren att han ej kunde landa på tillgängligt utrymme. Han fällde in luftbromsen och beslöt att landa på ett fält som låg till vänster om det första fältet. Kort före sättning kolliderade flygplanets högra vinge med ett träd. Flygplanet girade då åt höger och slog i marken hitom fältet.

1.2 Personskador

	Besättning	Passagerare	Övriga
Döda	-	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-
Mindre/Inga skador	1		

1.3 Skador på flygplanet

Betydande.

1.4 Andra skador

Mindre skador på träd samt staket.

### 1.5 Besättningen

Föraren var 19 år och innehade giltigt segelflygcertifikat, s k sträck- och pass tillstånd samt sportlicens. Han hade vid tiden för haveriet en total flygtid av 115 timmar, varav på aktuell typ 21 timmar. De senaste 90 dagarna var flygtidsuttaget 13 timmar, varav på aktuell typ 11 timmar.

### 1.6 Flygplanet

Flygplanet var av typ SZD "Cobra 15" med serienummer W-724 och hade giltigt luftvärdighetsbevis. Det ägdes av Hässleholms flygklubb, Fack 4030, 281 00 Hässleholm.

Flygplanets vikt och tyngdpunkt låg inom tillåtna gränser.

### 1.7 Vädret

Vädret vid startplatsen var: Vind 240<sup>0</sup> 0-5 knop. Moln 5-7/8 cumulus. Molnbas 1 200 meter. Sikt mer än 10 km. Marktemp +16<sup>0</sup>C.

Vädersituationen vid haveriplatsen torde ha varit densamma som på startplatsen.

### 1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

### 1.9 Radiokommunikation

Dubbelriktad förbindelse var under startförloppet upprättad mellan startorganisationen och flygplanet, därvid föraren fick starttid från marken vid startlinjepassage.

### 1.10 Utelandningsplatsen

Den först avsedda landningsplatsen (se skiss bilaga 1) utgjordes av ett fält som var omkring 250 m långt och sträckte sig i öst-västlig riktning. Omkring 50 meter öster den västra fältgränsen korsades fältet av en landsväg som löpte i nord-sydlig riktning. Fältet avgränsades i öster av skog med låga masker och i väster av skog och

bebyggelse. Det fält som föraren avsett att landa på i slutskedet var orienterat i nord-sydlig riktning och omkring 100 meter långt. Fältet korsades av stängsel som ytterligare begränsade utrymmet för landning. Norr om fältgränsen var terrängen i viss utsträckning skogbevuxen.

#### 1.11 Färdregistratorer

Fanns ej. Ej erforderligt.

#### 1.12 Haveriplats och flygplanvrak

##### 1.12.1 Haveriplats

Haveriplatsen är belägen ca 100 m SV om det först avsedda utlandningsfältet i landningsriktningen sett.

Flygplanet kolliderade med ett träd i skogskanten norr om den sist avsedda landningsplatsen samt hamnade efter kollisionen i en trädgårdstäppa bland stenar och ett staket.

##### 1.12.2 Flygplanvrak

Inga speciella undersökningar har gjorts av flygplanvraket. Det har dock inte framkommit något som tyder på att felfunktion hos flygplanet inverkat på händelseförloppet.

#### 1.13 Medicinsk information

Vid nedslaget ådrog sig föraren lätta ryggskador, för vilka han var sjukskriven en kortare period. Ingenting har framkommit som tyder på att hans fysiska eller psykiska kondition var nedsatt vid tillfället.

#### 1.14 Brand

Uppstod ej.

### 1.15 Överlevnadsmöjligheter

Föraren satt fastspänd med säkerhetsbälten som var intakta efter haveriet.

### 1.16 Övrigt

Enligt segelflygchefen vid Hässleholms flygklubb hade föraren tidigare begärt tillstånd att få delta i Feringesträcket, men av segelflygchefen fått avslag bl a därför att han ej uppfyllde flygtidskravet. Enligt KSAK:s rekommendationer krävs för deltagande i prestationsflygning 125 timmar flygtid.

Segelflygchefen har vidare uppgivit att han dagen före haveridagen meddelat tävlingsledaren i Feringe att den aktuelle föraren hade startförbud och att han skulle återvända till Hässleholm med flygplanet.

Föraren blev 1982-05-29 avstängd från all flygning med flygplan tillhörande Hässleholms flygklubb.

## 2 ANALYS

För att kunna landa på ett fält som har så begränsat utrymme som det som föraren först valde krävs en mycket noggrann uppsikt vad avser höjd och fart på finalen. Förarens egen berättelse visar att han på finalen kom in på alltför hög höjd och med alltför hög fart för att kunna landa. I det läget hade han inte någon annan möjlighet än att så som skedde svänga in mot det intilliggande fältet, som dock i och för sig inte hade tillräckligt eller hinderfritt landningsutrymme. Kort före sättningen kolliderade emellertid flygplanet med höger vinge med ett träd och blev manöverodugligt. Om så ej skett hade flygplanet knappast kunnat undgå att kollidera med det första av de två stängsel som korsade fältet. I så fall hade möjligen skadorna på flygplanet ej blivit så omfattande som blev fallet.

Vid tiden för haveriet hade flygplanet varit i luften nära två timmar utan att ha nått längre än en fjärdedel av den 105 km långa tävlingssträckan. Detta talar för att föraren i ett tidigare skede



borde ha insett att han ej skulle kunna flyga hela den avsedda sträckan och därför borde ha avbrutit tidigare än som skedde medan lämpliga utelandningsmöjligheter stod till buds.

### 3 SLUTSATSER

#### 3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

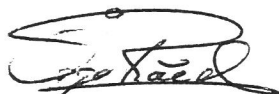
1. Föraren hade giltigt segelflygcertifikat.
2. Flygplanet hade giltigt luftvärdighetsbevis.
3. Föraren borde i ett tidigare skede valt lämpligare landningsområde.
4. Föraren felbedömde höjden kom in för högt.
5. Föraren fick avbryta landningen när 2/3 av fältet passerats samt styra in mot fältyta som inte var landningsbar.
6. Flygplanet kolliderade slutligen med ett träd varvid kontrollen över flygplanet tappades.

#### 3.2 Sannolik haveriorsak

I samband med försök till utelandning kom flygplanet in för högt för att landning skulle kunna ske på tillgängligt fältutrymme. Föraren tvingades därför att styra in mot ej landningsbar fältyta varvid flygplanet kolliderade med ett träd och blev manöverodugligt.

Bidragande orsaker till haveriet har varit:

1. Bristande rutin.
2. Olämpligt val av utelandningsplats (kort stråklängd).
3. Missbedömning av höjd på finalen.



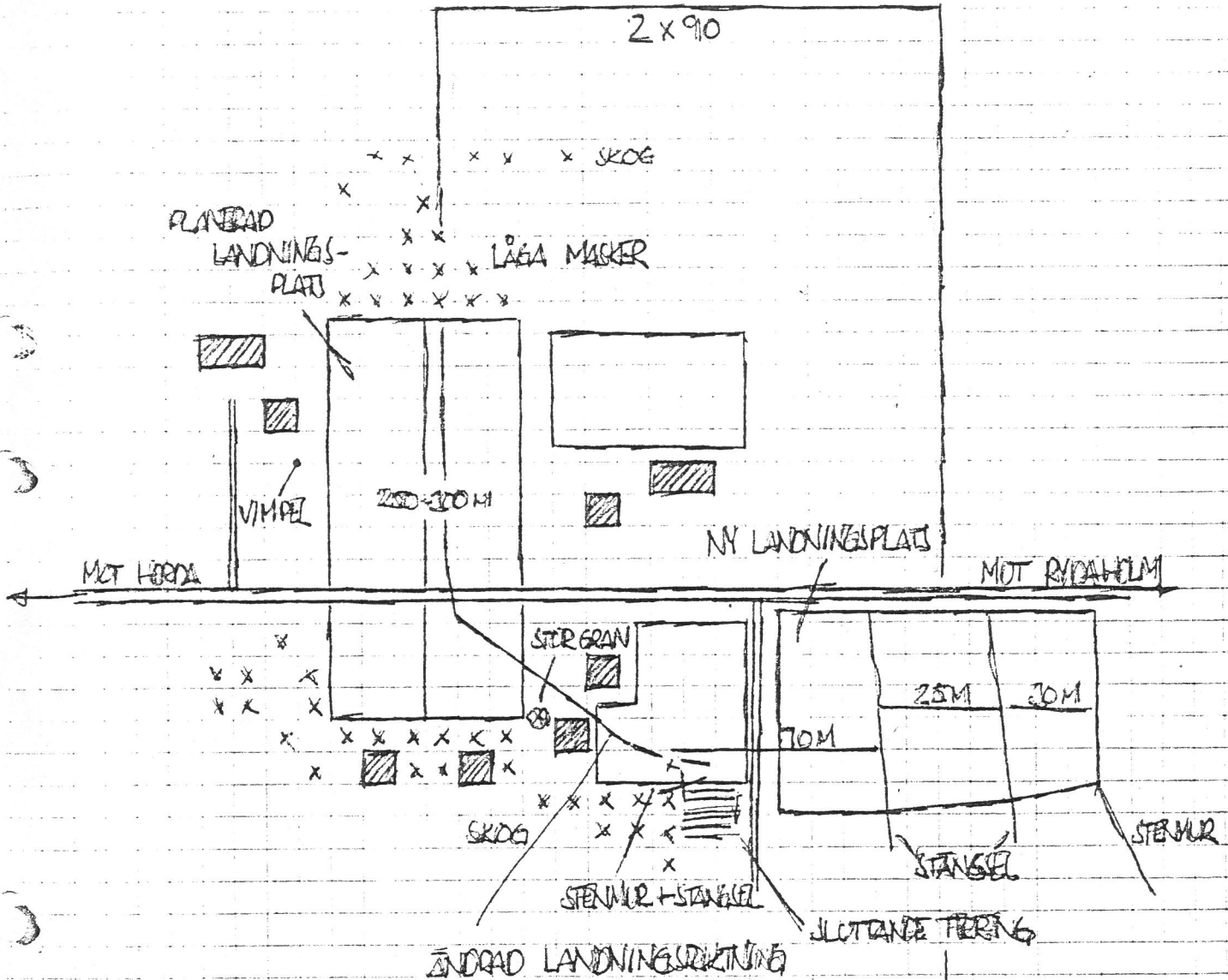
Åge Röed



Karl-Erik Andersson

1984-03-26

UTELANING MED SE-TOR. PLATS: KOLVARD 5KM NORR RYDAHELM  
DATUM 820522



HÄSLEHOLM 820522

N ←