



Arvidsson

SHK
BIBLIOTEKET

HAVERI

SE-TAY

Segelflygplan Scheibe Bergfalke II/55

Viarps flygplats, Landskrona

den 3 oktober 1982

UTREDNINGSRAPPORT SE-TAY 56/82

Juli 1984

UTREDNINGSRAPPORT

SEGELFLYGHAVERI

SHK Ärendebeteckning	SE-TAY 56/82
NORDAIDS-S File nummer	S20718
Haveriplats	Viarp, Landskrona 55° 57' N 12° 35' E
Tidpunkt	1982-10-03 kl 14.00*)
Registreringsbeteckning	SE-TAY
Segelflygplantyp	Scheibe Bergfalke II/55
Besättning	Två, oskadade
Ägare	Landskrona Flygklubb och Kgl Svenska Aeroklubben

*) All tidsangivelse i denna rapport avser SNT (svensk normaltid)

INNEHALL	Sid	
	1	
INLEDNING	1	
1	FAKTAREDOVISNING	2
1.1	Flygningen	2
1.2	Personskador	2
1.3	Skador på segelflygplanet	2
1.4	Andra skador	2
1.5	Besättningen	2
1.5.1	Befälhavaren	2
1.5.2	Eleven	3
1.6	Segelflygplanet	3
1.7	Vädret	3
1.8	Navigationshjälpmedel	3
1.9	Radiokommunikation	3
1.10	Flygfältet	3
1.11	Färdregistrator	3
1.12	Haveriplats och segelflygplanvrak	3
1.12.1	Haveriplatsen	3
1.12.2	Vraket	3
1.13	Medicinska data	4
1.14	Brand	4
1.15	Överlevnadsmöjligheter	4
1.16	Särskilda prov	4
1.17	Övrigt	4
1.19	Särskild undersökningsmetod	4
2	ANALYS	4
3	SLUTSATSER	4
3.1	Sammanfattning av undersöknings- resultatet	4
3.2	Sannolik haveriorsak	5
4	REKOMMENDATIONER	5
5	ÖVRIGT	5
6	BILAGOR	5

INLEDNING .

1982-10-03 kl 14.00 havererade segelflygplanet SE-TAY i samband med landning på Landskrona/Viarps flygplats.

Haveriet har utretts av KSAK genom Klas-Göran Bask, som avgivit
v/. bilagda rapport över utredningen.

Statens haverikommission har företräts av K-E Andersson och Åge Röd.

Kommissionen har sammanträtt

1984-02-17 SHKs kansli

(Andersson, Röd och Bask samt
representanter för KSAK och
Luftfartsverket)

Beslut:

Rapporten fastställs.

1984-07-24



K-E Andersson



Åge Röd

HAVERI SE-TAY SCHEIBE BERGFALKE II/55

1982-10-03 på Viarps flygplats vid Landskrona

Segelflygplanet SE-TAY havererade vid landning på Landskrona-Viarps flygplats söndagen 1982-10-03 kl 1400 lokal tid. Föraren och passageraren undkom oskadade medan segelflygplanet fick avsevärda skador.

FAKTAREDOVISNING

1.1 Flygningen

Föraren, som är segelflyglärare, skulle utföra den första skolstarten med sin elev. På medvindslinjen, efter en kort flygning, observerades ett annat segelflygplan, som landade och omedelbart drogs åt sidan av markpersonal. Efter sväng in på final till vänster sidostråk bana 12, med koner på höger sida och det andra segelflygplanet på vänster sida, tyckte sig föraren vara alltför nära markeringskonerna. Vid kurskorrektionen tog vänster vingpets i marken varvid segelflygplanet vreds ca 100° åt vänster. I detta läge tog segelflygplanet mark.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på segelflygplanet

Betydande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen1.5.1 Befälhavaren

Befälhavaren var 51 år gammal och hade en total flygerfarenhet av 185 h (495 flygningar), allt segelflygning. På aktuell typ hade han 107 h (397 flygn.) varav 39 h (147 flygn.) under de senaste 90 dagarna. Under den senaste 30-dagarsperioden var flygtiden 7,5 h (34 flygn.). S-certifikatet var giltigt t.o.m. 1983-07-31 och innefattade sträck/pass-tillstånd. Hans segelflyglärlärovis var gällande. Inga medicinska begränsningar i certifikatet.

S20718

SHK SE-TAY 56/82

1.5.2 Eleven

Eleven gjorde sin första skolstart.

1.6 Segelflygplanet

Segelflygplanet SE-TAY var av typ Scheibe Bergfalke II/55, tv.nr 356, tillverkat 1962 av Scheibe Flugzeugbau GmbH, Dachau bei München, BRD. Ägare och innehavare var Landskrona Flygklubb, Landskrona med KSAK, Stockholm, som delägare. Segelflygplanets totala gångtid var 2435 h varav 128 h efter senaste årstillsyn. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t.o.m. 1983-12-31 och UR-B daterad 1982-03-28. Vid händelsen var flygvikten 425 kg (max tillåten 465 kg) och tyngdpunktsläget var tillåtet.

1.7 Vädret

Vind 140°/15 knop och mekanisk turbulens. Moln 2/8 cumulus på 650 m. Ingen nederbörd. Sikt 10 km. Dis. QNH 1017 mb. Marktemperatur 14°C. Korrekt prognos inhämtad per telefon från Sturup.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

1.9 Radiokommunikation

Förbindelse var upprättad med klubbens markradiostation.

1.10 Flygfältet

Viarps flygplats vid Landskrona ligger 56 m ö h och har en gräsbevuxen bana 12/30 800 m lång och 30 m bred med ca 40 m breda sidostråk. Vindstrut och landningsmärke användes.

1.11 Färaregistrator

Ingen.

1.12 Haveriplats och segelflygplansvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Segelflygplanet gjorde ground-loop ca 100° åt vänster på det vänstra sidostråket, bana 12. Detta begränsades till höger av koner och till vänster av en flack slänt och ett parkerat segelflygplane

1.12.2 Vraket

Segelflygplanet blev stående i normal attityd efter ground-loopen. Vänster vingbakkant var uppfläkt, bakkroppen vriden, skidan spräckt och dess infästningar skadade, huven spräckt. Alla skador bedöms ha uppkommit vid haveriet.

S20718

SHK SE-TAY 56/82

1.13 Medicinska data

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

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Förarrummet för-blev oskadat liksom båda sitsarna. Samtliga säkerhetsseklar användes utan att bli skadade. Räddningstjänst var ej erforderlig.

1.16 Särskilda prov

Inga.

1.17 Övrigt

Inget.

1.19 Särskild undersökningsmetod

Ingen.

2 ANALYS

Vid inflygning för landning på vänster sidostråk till bana 12, med markeringskoner på höger sida och ett segelflygplan Ka 6 parkerat till vänster, råkade Bergfalken på finalen hamna något till höger. En liten kursändring på lägsta höjd medförde att vänster vingspets tog i marken med ground-loop som följd. Avståndet mellan konerna och Ka 6:an var mellan 20 och 25 m och hindrens utseende försvårade bedömningen av centrumlinjen mellan dem. Turbulens, som också besvärat bogserflygplanet vid dess landningar, kan ha spelat en roll i händelseförloppet. Faran i att underlåta att dra parkerade segelflygplan ordentligt åt sidan har än en gång tydligt demonstrerats. Föraren borde för säkerhets skull ha landat på huvudbanan.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultatet

- 1 Föraren var behörig att utföra flygningen.
- 2 Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.

- 3 Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngöpunktsläge.
- 4 Alla skador bedöms ha uppkommit vid haveriet.
- 5 Väderuppgifter hade inhämtats och väret var lämpligt för segelflygning.
- 6 Turbulens rådde vid tillfället.
- 7 Ett parkerat segelflygplan och markeringskoner begränsade bredden av landningsytan.
- 8 Det landande segelflygplanets vänstra vingpets kolliderade med marken vilket orsakade ground-loop.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet har vid manöver på lägsta höjd kolliderat med marken med vänster vingpets och gjort ground-loop.

Bidragande orsaker till haveriet har varit:

- Ett parkerat segelflygplan har stått alltför nära den använda landningsbanan.
- De stora markeringskonerna har tvingat föraren att göra en undanmanöver.
- Turbulens kan ha medverkat till att öka landningsvinkeln.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

5 ÖVRIGT

Inget.

6 BILAGOR

- 1 Haverianmälan (kopia)
- 2 Underhållsrapport (UR) - B (kopia)
- 3 Luftvärighetsbevis (kopia)
- 4 LfV registerutdrag beträffande föraren
- 5 Karta över flygplatsen
- 6 Besiktnings-Reparationsprotokoll nr 73/82 (kopia)

Utreddningens ordförande
 Utreddningschef
 Till utredningen knuten sakkunnig

Karl-Erik Andersson
 Aage Röed
 Klas-Göran Bask

Bilagorna 1-4 och 6 bifogas endast till originalrapporten.

