



STATENS HAVERIKOMMISSION

*Arvidson*

SHK  
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERI

SEGELFLYGPLANET SE-THY, TYP GROB ASTIR CS

SKÅNES FAGERHULT

7 JULI 1982

SE-THY 44/82

AUGUSTI 1983

ORDFÖRANDE UTREDNINGSCHEF	Göran Steen Åge Röed	SÄRSKILT TILLKALLAD UTREDARE EXPERT	K-G Bask B Forsberg
SAMMANTRÄDEN		1982-11-19 i Stockholm	
LUFTFARTYGET	segelflygplan typ Grob Astir CS	REGISTRERING	SE-THY
ÄGARE	Halmstad segelflygklubb Box 151, 301 03 Halmstad en, oskadad	BRUKARE	ägaren
BESÄTTNING		PASSAGERARE	-
HAVERIPLATS	Skånes Fagerhult Lat 5623N Long 1328E	LÄN	L
DATUM OCH TIDPUNKT 1982-07-07 kl 1225 lokal tid			
SAMMANFATTNING			
På finalen av ett trafikvarv på för låg höjd kolliderade vänster vinge med en björk och flygplanet girade åt vänster och havererade mot ytterligare björkar 70 m minus flygfältsgränsen med omfattande skador på flygplanet som följd.			
1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN	1.2 PERSONSKADOR	1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET	1.4 ANDRA SKADOR
Se sidan 3.	Inga.	Omfattande skador.	Inga.
1.5 BESÄTTNING			
Föraren var vid haveritillfället 47 år och innehade fr o m 72-10-31 S-cert IMC-bevis S-cert giltigt t o m 1982-10-31		FLYGTID	24 timmar 30 dagar 90 dagar totalt
		Alla typer	- 3 6 222
		Denna typ	- 3,5 39
1.6 LUFTFARTYGET			
Segelflygplanet Grob Astir CS, SE-THY, tillverkat 1977 av Burkhart Grob Flugzeugbau. Tillv nr 1408. Gångtid totalt 488 timmar, efter årstillsyn 34 timmar. Luftvärdighetsbevis giltigt t o m 1984-12-31. Max tillåten flygvikt 380-450 kg. Aktuell flygvikt 358 kg. UR(B) daterad 1982-03-30. Aktuellt TP-läge tillåtet.			
1.7 VÄDER	1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL	1.9 RADIOKOMMUNIKATION	
Väderbriefing per telefon med meteorolog. Prognosen i överensstämmelse med de verkliga förhållandena. Vind: 310 <sup>0</sup> /15 knop. Sikt: Över 10 km.	-	Upprättad med övriga flygplan samt markorganisation på flygfältet.	
1.10 FLYGFÄLTDATA	1.11 FÄRDREGISTRATOR	1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRÅK	
Skånes Fagerhult. Gräsbanor: 18/36, 550x40 m, samt 09/27, 450x40 m. Bana 36 i användning.	-	Liten glänta i björkskog, spridda småbjörkar i gläntan. Avstånd 70 m och ca 5 m lägre än flygplatsen.  Skador på flygplanet: V vinge, landställ, huv, omfattande skador på flygkroppen.	
1.13 MEDICINSKA DATA	1.14 BRAND	1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER	
Inget av betydelse för haveriet.	-	-	
1.16 SÄRSKILDA PROV OCH UNDERSÖKNINGAR	1.17 ÖVRIGT	1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD	
-	-	-	
2. ANALYS	3. SLUTSATSER		
	Se sidan 3.		
4 REKOMMENDATIONER		5 BILAGOR	
- KSAK påminner flygklubbarna om det lämpliga i att vid landning använda radion för att påkalla segelflygledarens uppmärksamhet. - KSAK påminner flygklubbarna om för landningsförfaranden vid utelandning gällande regler.		1. Cert utdrag betr föraren (endast bilagd originalrapport till luftfartsverket) 2. Karta över haveriplatsen	

### 1.1 Redogörelse för flygningen

Inför en flygning med start på Halmstad flygplats och planerad landning på Skånes Fagerhults flygplats har föraren ställt höjdmätaren på +100 m i stället för på -100 m och därmed erhållit en felvisning på ca 190 m på höjdmätaren jämfört med Skånes Fagerhults nivå. Nivåskillnaden mellan flygplatserna är ca 90 m.

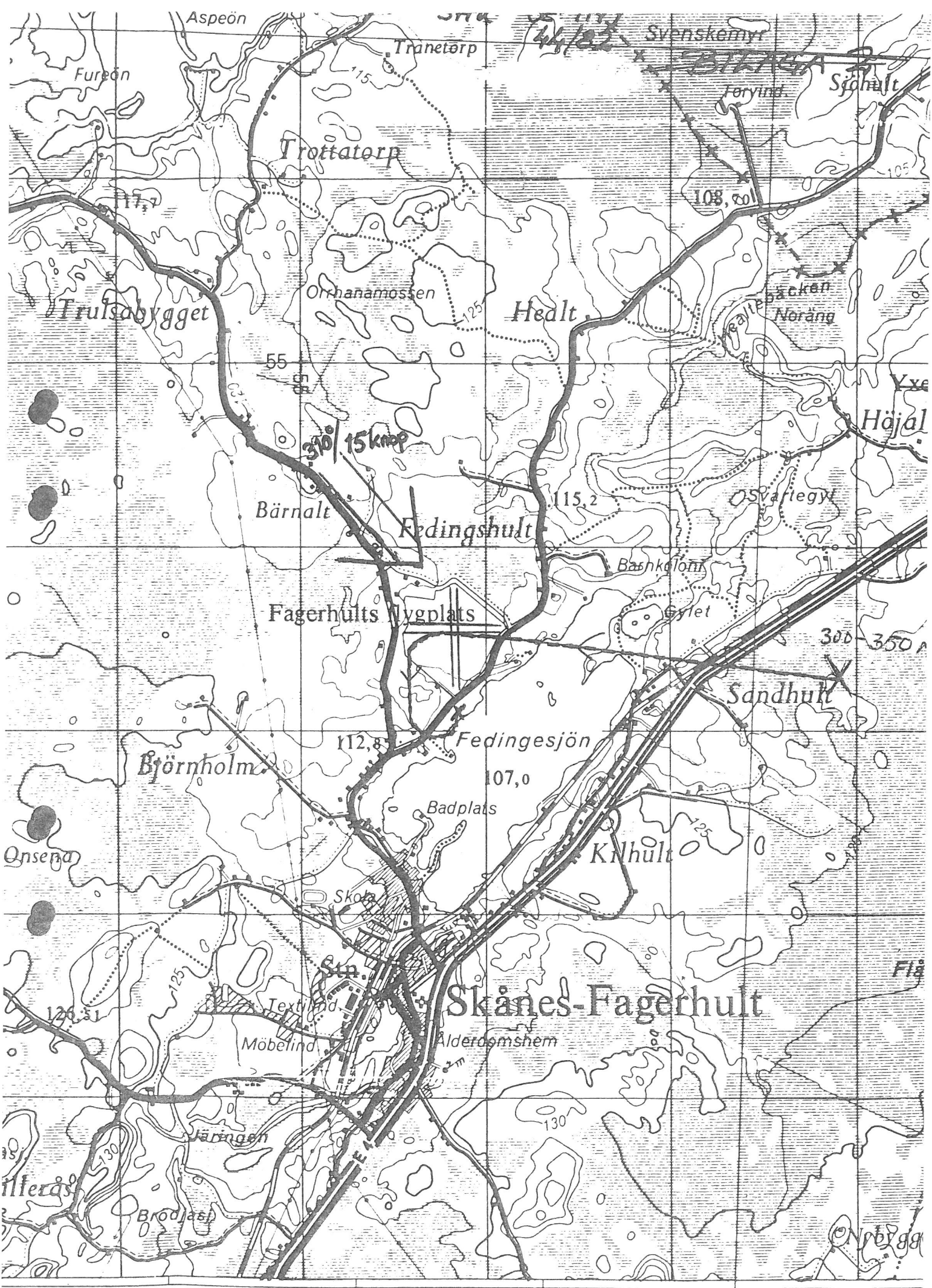
Efter urkoppling i närheten av Skånes Fagerhult har föraren termikflugit i området på varierande höjder mellan avläst 400 m och 950 m. Han har då vid något tillfälle reagerat för närheten till marken men ej tänkt vidare på det när han fick högre höjd.

I slutet av flygningen har föraren befunnit sig ca 2 km öster om flygfältet på en avläst höjd av ca 300-350 m och då reagerat för att underliggande terräng varit mycket nära, varför han flugit rakt mot flygfältet utan nämnvärd höjdförlust. Vid framkomsten till flygfältet fick han anrop på radio att han låg mycket lågt. Föraren försökte då göra en snäv vänsterbedömning men på grund av terränghinder kom baslinjen att ligga längre ut från fältet än beräknat. I sista delen av svängen mot final har nedsvep medverkat till att höjden inte räckte för att nå flygfältet. Vänster vinge kolliderade med träd och flygplanet girade vänster och havererade.

### 3 SLUTSATSER

Föraren har avbrutit flygningen på för låg höjd med avseende på rekommenderad höjd 300 m i nedflygningssektor. På grund av att han blivit missledd av felaktigt inställd höjdmätare har föraren felbedömt flyghöjden vid uppläggnings av landningsvarvet och ej lyckats genomföra landning på avsedd plats utan kolliderat med underliggande vegetation strax före landningsbanan.

Föraren var behörig att utföra flygningen. Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivna underhållsätgärder. Föraren hade inhämtat väderuppgifter.



51 51 51 51 51 30' 51