



STATENS HAVERIKOMMISSION

Preudens

SHK
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERI

SEGELFLYGPLANET SE-SXG, TYP SCHEIBE BERGFALKE II/55

LUDVIKA FLYGPLATS

4 JULI 1982

UTREDNINGSRAPPORT SE-SXG 43/82

AUGUSTI 1983

UTREDNINGSRAPPORT		SHK ÄRENDEBETECKNING SE-SXG 43/82 NORDAIDS FILE NUMBER S-20716	
ORDFÖRANDE UTREDNINGSCHEF	Göran Steen Åge Röed	SÄRSKILT TILLKALLAD UTREDARE	K-G BASK
SAMMANTRÄDEN		1982-11-19 i Stockholm	
LUFTFARTYGET	segelflygplan typ Scheibe Bergfalke II/55	REGISTRERING	SE-SXG
ÄGARE	Ludvika flygklubb och KSAK Box 77, 771 01 Ludvika Box 1212, 111 82 Stockholm	BRUKARE	
BESÄTTNING	En, oskadad	PASSAGERARE	-
HAVERIPLATS	Ludvika flygplats	DATUM OCH TIDPUNKT	1982-07-04 kl 1000 SST
SAMMANFATTNING			
Segelflygplanet SE-SXG havererade vid landning på Ludvika flygplats söndagen 1982-07-04 kl 1000 lokal tid. Föraren undkom utan skador medan segelflygplanet fick skador på landställsinfästningen och vänster vinge.			
1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN	1.2 PERSONSKADOR	1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET	1.4 ANDRA SKADOR
Se sidan 3.	Inga.	Begränsade strukturskador.	Inga.
1.5 BESÄTTNING			
Befälhavaren var 49 år och hade en total flygtid av nära 15 h under sammanlagt 70 flygningar, varav drygt 4 h (16 st) under de senaste 90 dagarna. Den senaste månaden var flygtiden 2,5 h (10 st) och det senaste dygnet 1 h (4 st). Föraren hade 35 DK-flygningar före första EK och var fortfarande under utbildning till S-certifikat. Detta har han sedermera fått utan medicinska begränsningar.			
1.6 LUFTFARTYGET			
Segelflygplanet var av typ Scheibe Bergfalke II/55, tillv nr 266, tillverkat 1958 av Scheibe Flugzeugbau GmbH, Dachau/München, BRD. Den totala gångtiden var 2 933 h varav 124 h efter senaste årstillsyn. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t o m 1985-12-31 och UR-B var daterad 1982-04-03. Vid händelsen var flygvikten 375 kg (max tillåten 440 kg) och tyngdpunktsläget var inom tillåtna gränser.			
1.7 VÄDER	1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL	1.9 RADIOKOMMUNIKATION	
Bra, lämpligt för EK-skolning. Vind 210-230 ⁰ /5-10 knop. Ingen turbulens. Sikt 15 km. Molnfritt. SMHIs rapport anger vidare QNH 995-996 mb, marktemperatur +14 - +16 ⁰ C samt relativ fuktighet 50-75 %.	Inga.	Radio fanns tillgänglig i planet och på marken men förbindelse mellan segelflygläraren och föraren var ej upprättad.	
1.10 FLYGFÄLTDATA	1.11 FÄRDREGISTRATOR	1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRAK	
Lat 6005N, Long 1506E. Ludvika flygplats asfaltbana 19 användes (800 m lång, 30 m bred, gräs på sidorna). Vindstrut och landningsmärke användes. Trafikledning var ej upprättad.	Ingen.	Se sidan 3.	
1.13 MEDICINSKA DATA	1.14 BRAND	1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER	
Inget har framkommit som tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition varit nedsatt.	Uppstod ej.	Förarrummet förblev oskadat liksom förarsitsen. Säkerhetsseparaten användes och förblev oskadade. Räddningstjänst erfordrades ej.	
1.16 SÄRSKILDA PROV OCH UNDERSÖKNINGAR	1.17 ÖVRIGT	1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD	
-	Se sidan 3.	-	
2. ANALYS	3. SLUTSATSER		
Se sidan 4.	Se sidan 4.		
4. REKOMMENDATIONER		5. BILAGA (endast bilagd originalrapport till luftfartsverket)	
- KSAK påminner flygklubbarna om att radio skall finnas tillgänglig vid grundskolning.		Cert utdrag betr föraren	

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Flygningen

Före den aktuella flygningen hade föraren gjort tre flygningar samma dag, varav en i DK och två i EK. Efter en kort övning i termikflygning gjorde han en normal bedömning för landning på bana 19 på Ludvika flygplats. På baslinjen tog föraren in luftbromsarna då han upplevde ett kraftigt sjunk. På finalen fick han tecken med signalflagga att ta ut bromsarna. Segelflygläraren som gav tecknet befann sig vid banan i höjd med landningsmärket. Befälhavaren tog inte ut bromsarna och segelflygplanet fortsatte mot banan med hög fart och gjorde två kraftiga studsar. Det stannade sedan vid slutet av banan. Föraren trodde att luftbromsarna var ute.

1.12 Haveriplats och segelflygplansvrak

1.12.1 Haveriplats

Segelflygplanet slog i banan vid två tillfällen med högre sjunkhastighet än normalt men i övrigt vanlig attityd.

1.12.2 Segelflygplansvrak

Segelflygplanet stannade av vid banända 01 utan att ha fått ytterligare skador än de som erhöles vid sättningarna, bräckt skida och deformerade infästningsrör samt skador på vänster vinge.

1.17 Övrigt

1.17.1 Segelflygläraren

Segelflygläraren hade giltigt lärarbevis och befann sig vid bankanten vid landningsmärket. Hans markradiostation användes inte utan i stället brukades signalflagga. Detta förfarande var ganska vanligt i klubben.

1.17.2 Annat flygplan

Ett motorflygplan var på lång final under inflygning till fältet men på avsevärt avstånd från fältet.

2 ANALYS

Vid inflygning för landning har befälhavaren på bäslinjen sett sig behöva ta in luftbromsarna. Han har därefter tagit bort handen från reglagehandtaget. På finalen har han sedan glömt bort att bromsarna var inne och därför inte förstått innebörden av segelflyglärarens flaggsignal. Det är möjligt att meddelandet lättare begripits om det givits per radio, men signalering med flagga har inte varit ett ovanligt förfaringssätt vid denna flygklubb. Stressfaktorerna inverkan har sannolikt ökat ju närmare sättningsögonblicket kom, varför signalmeddelandet inte förstods och sättningen misslyckades.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultatet

- o Föraren var under utbildning till S-certifikat och behörig att föra segelflygplanet.
- o Segelflygläraren hade giltigt lärarbevis och var behörig att leda utbildningen.
- o Segelflygläraren använde signalflagga och inte markradiostation.
- o Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.
- o Vädret var lämpligt för segelflygskolning.
- o Segelflygplanet landade med hög sjunkhastighet.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet har kolliderat med landningsbanan under hög sjunkhastighet på grund av alltför sen upptagning.

Bidragande orsaker till den hårda landningen har varit:

- o Föraren har trott sig ha luftbromsarna ute och därför tryckt ned segelflygplanet på banan.
- o Föraren har ej förstått flaggsignalen då han trott sig ha luftbromsarna ute.