



STATENS HAVRIKOMMISSION

Academ
SHK
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVRI

SEGELFLYGPLANET SE-TIY, TYP SCHEMPP-HIRTH STD CIRRUS

BRATTFORSHEDENS FLYGPLATS

23 JUNI 1982

UTREDNINGSRAPPORT SE-TIY 42/82

AUGUSTI 1983

UTREDNINGSRAPPORT

SEGELFLYGHAVERI

SHK ÄRENDEBETECKNING

SE-TIY 42/82

ORDFÖRANDE

G STEEN

UTREDNINGSCHEF

Å RÖED

SÄRSKILT TILLKALLAD UTREDARE
EXPERT

K-G BASK
T ELIASSON

SAMMANTRÄDE I ÄRENDET

1983-06-02

NORDAIDS FILE NO

S-20749

HAVERIPLATS

BRATTFORSHEDENS FLYGPLATS

TIDPUNKT

1982-06-23 KL 1546

REGISTRERINGSBETECKNING

SE-TIY

SEGELFLYGPLANTYP

SCHEMPP-HIRTH STD CIRRUS

ÄGARE

SEGELFLYGKLUBBEN I KARLSTAD

HAVERI SE-TIY SCHEMPP-HIRTH STANDARD CIRRUS

1982-06-23 på Brattforshedens flygplats

Segelflygplanet SE-TIY havererade vid landning på Brattforshedens flygplats onsdagen 1982-06-23 kl 1546 lokal tid. Föraren undkom oskadad medan segelflygplanet fick skador på flygkroppen och höger vinge.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Flygningen

Föraren hade varit ute på en sträckflygning som varat i 4 h 50'. När han gick in på medvindslinjen för landning på Brattforshedens flygfält var höjden 200 m och i höjd med märket konstaterade han att det rådde kraftig sidvind. På baslinjen mötte han stark turbulens. På finalen reducerades höjden med hjälp av luftkromsarna. Den turbulenta vinden kom från ca 45° vänster. Flyghastigheten på finalen var ca 85 km/h. Vid utflytningen, på ca 2 m höjd, sjönk segelflygplanet plötsligt igenom och satte sig hårt på landningsbanan.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på segelflygplanet

Betydande.

1.4 Anåra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Befälhavaren var 19 år gammal och hade en total flygerfarenhet av 173 flygtimmar under 231 flygningar, allt segelflygning. På aktuell typ hade han 105 h (64 flygningar) varav 25 h (13 flygningar) under de senaste 90 dagarna. Under den senaste 30-dagarsperioden var den totala flygtiden 17 h (7 flygningar), alla på aktuell typ. S-certifikatet var giltigt t.o.m. 1983-04-30 och innefattade sträck/pass-tillstånd. Inga medicinska begränsningar.

1.6 Segelflygplanet

Segelflygplanet SE-TIY var av typ Schempp-Hirth Standard Cirrus, tillv.nr 42, tillverkat 1970 av Schempp-Hirth, Kirchheim/Teck, BRD. Dess ägare var Segelflygklubben i Karlstad. Segelflygplanets totala gångtid var 1156 h varav 50 h efter senaste års-tillsyn. Luftvärdeighetsbeviset var giltigt t.o.m. 1985-12-31 och UR-B var återad 1982-04-29. Vid händelsen var flygvikten 325 kg (max, tillåten 330 kg) och tyngpunktsläget var inom tillåtna gränser.

1.7 Vädret

Vind 210°/15 knop. Turbulens. Moln 4/8 cumulus på 1800 m. Sikten var 80 km. Ingen nederbörd. Marktemperatur 20°C. Dessa uppgifter erhöles från automatisk telefonsvarare och överensstämmer väl med de i SMHI redogörelse.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

1.9 Radiokommunikation

Förbindelse var upprättad med klubbens markradiostation.

1.10 Flygfältet

Brattforshedens flygfält (ESSM) på 179 m ö.h. Gräsbana 26, längd 800 m och bredd 50 m, användes. Vindstrut och landningsmärke var i bruk. Lat 5937N, Long 1355E.

1.11 Färdregistrator

Ingen.

1.12 Haveriplats och segelflygplansvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Segelflygplanet satte sig hårt på landningsbanan i normal attityd och stannade på banan.

1.12.2 Vraket

Segelflygplanet stannade i normalt läge. Skadorna bestod i en spricka i kroppsskalet framför hjulhuset, skador på landstället och landställsfästningen samt höger vingens bakre infästnings styrtapp. Alla skador bedöms ha uppkommit vid haveriet.

1.13 Medicinska data

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

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Förarrummet förblev oskadat liksom förarsitsen. Samtliga säkerhetsseklar användes och förblev oskadade. Räddningstjänst var ej erforderlig.

1.16 Särskilda prov

Inga.

1.17 Övrigt

Inget.

1.18 Särskild undersökningsmetod

Ingen.

2 ANALYS

Vid tillfället rådde sidvind snett framifrån vänster med turbulens. Segelflygplanets planéfart på ca 85 km/h var alltför låg med hänsyn till stallhastigheten (ca 70 km/h) och rådande vindförhållanden. Föraren hade stor erfarenhet av segelflygplantypen och var i god flygtrim. Koncentrationen kan emellertid efter en så pass lång flygning bli lidande när svårigheterna är över och bara landningen hemma är kvar. Andra faktorer som kan spela in är t.ex. temperatur, vätskebalans och blodsockerhalt.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultatet

- 1 Föraren hade giltigt certifikat och var befogad att föra segelflygplanet och utföra sträckflygning.
- 2 Föraren var väl influen på typen.
- 3 Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.

- 4 Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.
- 5 Väderuppgifter hade inhämtats. Vädret var lämpligt för segelflygning.
- 6 Turbulent sidvind rådde på landningsplatsen.
- 7 På finalen sjönk segelflygplanet igenom och gjorde en hård sättning.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet har sjunkit igenom från ett par meters höjd och gjort en hård landning.

Bidragande orsak till den hårda landningen har varit:

- Föraren har hållit för låg fart med hänsyn till rådande vindförhållanden och segelflygplanets stallhastighet.

4 REKOMMENDATIONER

- Vid längre flygningar, då stora höjd- och temperaturskillnader kan uppträda, bör segelflygaren se till att han kan upprätthålla vätskebalansen och blodsockerhalten för att motverka trötthet och koncentrationsförlust.

5 ÖVRIGT

Inget.

Bilaga: Cert utdrag betr föraren (endast bilagt originalrapport till luftfartsverket).