



STATENS HAVERIKOMMISSION

Arviden
SHK
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERI

SEGELFLYGPLANET SE-TLT, TYP SCHEIBE BERGFALKE IV

REDBERGA FLYGPLATS

17 JUNI 1982

UTREDNINGSRAPPORT SE-TLT 33/82

UTREDNINGSRAPPORT

SEGELFLYGHAVERI

SHK ÄRENDEBETECKNING

SE-TLT 33/82

ORDFÖRANDE

G STEEN

UTREDNINGSCHEF

Å RÖED

SÄRSKILT TILLKALLAD UTREDARE
EXPERT

K-G BASK
E JAKOBSON

SAMMANTRÄDE I ÄRENDET

1983-06-02 I STOCKHOLM

NORDAIDS FILE NO

S-20707

HAVERIPLATS

REDBERGA FLYGPLATS

TIDPUNKT

1982-06-17 KL 1556

REGISTRERINGSBETECKNING

SE-TLT

SEGELFLYGPLANTYP

SCHEIBE BERGFALKE IV

BESÄTTNING

EN, OSKADAD

ÄGARE

FALBYGDENS FLYGKLUBB, FALKÖPING
&
KSAK, STOCKHOLM

HAVERI SE-TLT SCHEIBE BERGFALKE IV

1982-06-17 på Redberga flygplats vid Falköping

Segelflygplanet SE-TLT havererade vid landning på Redberga flygplats vid Falköping torsdagen 1982-06-17 kl 1556 lokal tid. Föraren undkom oskadd medan segelflygplanet fick mycket omfattande skador.

FAKTAREDOVISNING

1.1 Flygningen

Efter en knapp timmes flygning lämnade segelflygplanet nedflygningssektorn på 200 m höjd, enligt föraren. På grund av nedsvep och sidvind hamnade segelflygplanet för lågt på medvindslinjen och vid sväng in på baslinjen var höjden låg. Detta resulterade i att sista svängen in på final skedde på så låg höjd att vänster vingpets tog i marken före banan. Segelflygplanet vred sig då åt vänster i luften och fortsatte in på banan med höger sida i färdriktningen varvid nosen slog i. Detta resulterade i en ground-loop åt vänster. Segelflygplanet stannade ca 75 m in på fältet i motsatt riktning mot ursprunglig färdriktning. När nosen slog i kastades huven upp.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på segelflygplanet

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Befälhavaren var 35 år gammal och hade en total flygerfarenhet av 76 flygtimmar (186 flygningar), allt segelflygning. På aktuell typ hade han 75 h (180 flygningar) varav 8 h (12 flygn.) under de senaste 90 dagarna. Under den senaste 30-dagarsperioden var flygtiden 2 h (4 flygningar). S-certifikatet var giltigt t.o.m. 1984-04-30 och innefattade sträck/pass-tillstånd. Inga medicinska begränsningar.

1.6 Segelflygplanet

Segelflygplanet SE-TLT var av typ Scheibe Bergfalke IV, tv.nr 5859, tillverkat 1976 av Scheibe Flugzeugbau i Dachau bei München, BRD. Det ägdes av Falbygdens Flygklubb, Falköping och KSAK, Stockholm med Falbygdens FK som innehavare. Segelflygplanets totala gångtid var 950 h varav 34 h efter senaste årstillsyn. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t.o.m. 1984-12-31 och UR-B var daterad 1982-04-10. Vid händelsen var flygvikten 419 kg (max. tillåten 505 kg) och tyngdpunktsläget var inom tillåtna gränser.

1.7 Vädret

Vind 270°/10-12 knop. Moln 2/8 cumulus på mer än 1200 m. Sikt över 10 km. Ingen nederbörd. Marktemperatur 17°C. Dessa uppgifter var inhämtade via automatisk telefonsvarare.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

1.9 Radio kommunikation

Förbindelse var upprättad med klubbens markradiostation.

1.10 Flygfältet

Redberga flygplats vid Falköping på 210 m ö.h. Gräsbana 23, längd 560 m och bredd 55 m. Vinästrut och landningsmärke i bruk. Lat 5808N, Long 1331E.

1.11 Färdregistrator

Ingen.

1.12.1 Haveriplats

Märke efter vingpetsens islag i åkern före banan observerades, liksom gropar i landningsbanan efter nedslag av segelflygplanets nos och sporrhjul.

1.12.2 Segelflygplansvraket

Segelflygplanet stannade i normalläge efter ground-loopen med nosen i riktning mot inflygningsriktningen. Omfattande kroppsskador med deformerad bakkropp och nos/undersida. Huvuven spräckt. Diverse mindre skador på vänster vinge. Höger vinge och stabilisator oskadade. Alla skador som konstaterats på segelflygplanet bedöms ha uppkommit vid haveriet.

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 förblev i huvudsak oskadat liksom förarsitsen. Samtliga säkerhetsseklar användes utan att bli skadade. Räddningstjänst var ej erforderlig.

1.16 Särskilda prov

Inga.

1.17 Övrigt

Inget.

1.18 Särskild undersökningsmetod

Ingen.

2 ANALYS

På medvindslinjen har segelflygplanet drivit bort från flygfältet på grund av sidvind snett bakifrån samtidigt som höjden varit låg. På baslinjen har segelflygplanet haft motvind varvid det hamnade för lågt vid insvängning till final och kolliderade med marken.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultatet

- 1 Föraren var befogad att utföra flygningen.
- 2 Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.
- 3 Segelflygplanet's last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.
- 4 Alla skador på segelflygplanet bedöms ha uppkommit vid haveriet.
- 5 Väderuppgifter hade inhämtats och vädret var lämpligt för segelflygning.

- 6 Föraren utförde landningsvarvet på alltför låg höjd.
- 7 Sidvinäsförhållanden rådde vid tillfället.
- 8 I sista svängen kolliderade vänster vingspets med marken med ground-loop som följd.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet har vid sväng in på finalen kolliderat med marken och gjort ground-loop.

Bidragande orsaker till kollisionen har varit:

- Föraren har ej uppmärksammat vindens riktning och styrka samt ej vidtagit motsvarande åtgärder.
- Föraren har missbedömt höjden över marken och alltför sent svängt in på baslinjen.
- Föraren har med alltför låg höjd gått in i landningsvarvet.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

5 ÖVRIGT

Inget.

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