



STATENS HAVERIKOMMISSION

Arviden
SHK
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERI

SEGELFLYGLANET SE-TFW, TYP SCHLEICHER K 8B

LEMSTANÄS FLYGPLATS

22 JUNI 1982

SE-TFW 41/82

AUGUSTI 1983

ORDFÖRANDE UTREDNINGSCHEF	Göran Steen Age Röed	SÄRSKILT TILLKALLAD UTREDARE EXPERT	K-G Bask T Hiort
SAMMANTRÄDEN		1982-11-19 i Stockholm	
LUFTFARTYGET	segelflygplan typ Schleicher K 8B	REGISTRERING	SE-TFW
ÄGARE	V Gästrike flygklubb, Storvik	BRUKARE	
BESÄTTNING	En, oskadad	PASSAGERARE	-
HAVERIPLATS	Lemstanäs flygplats LÄN	DATUM OCH TIDPUNKT	1982-06-22 kl 1410 lokal tid
SAMMANFATTNING			
<p>Efter en kort termikflygning återvände föraren för landning. Landningen planerades till stråk 06. Under flygningen hade vindriktningen ändrats så att det för stråk 06 var sida-medvind. Föraren uppmärksammade dock inte detta, utan fortsatte in på finalen till stråket. Föraren lyckades ej att bibehålla kursen, utan segelflygplanet drev ut från stråket. Föraren lyckades dock att sätta segelflygplanet i stråkkanten. Vid rullningen på stråket upptäckte föraren en jordhög strax utanför stråket. Han lyckades dock ej att väja för den utan höger vinge tog i jordhögen, varvid segelflygplanet ground-loopade.</p>			
1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN Se ovan.	1.2 PERSONSKADOR Inga.	1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET Brott på höger vinge.	1.4 ANDRA SKADOR Inga.
1.5 BESÄTTNING			
<p>Befälhavaren var 69 år gammal och hade en total flygerfarenhet av 77 h segelflygning under totalt 169 flygningar, varav ca 2,5 h (5 flygningar) under den senaste månaden. Föraren hade 40 DK-flygningar före första EK och S-certifikatet var giltigt utan medicinska begränsningar. Förarens erfarenhet av typen var 12 h under totalt 22 flygningar.</p>			
1.6 LUFTFARTYGET			
<p>Segelflygplanet SE-TFW var av typ Schleicher K 8B, tillv nr 8758, tillverkat 1968 av A Schleicher Segelflugzeugbau, Poppenhausen, BRD. Flygplanets totala gångtid var 1 623 h varav 36 h efter senaste årstillsyn. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t o m 1983-12-31 och UR-B var daterad 1982-04-21. Vid händelsen var flygvikten 289 kg (max tillåten 310 kg) och tyngdpunktsläget var inom tillåtna gränser.</p>			
1.7 VÄDER Vind ca 270°/10-20 knop, variabel med hänsyn till närheten av Cb-moln. Molnigheten var 6/8 på 1800 m. Sikt mer än 10 km. QNH 1000 mb. Temperaturen vid marken: 15° C. Dessa uppgifter stämmer tämligen väl överens med SMHI utredning.	1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL Inga.	1.9 RADIOKOMMUNIKATION Ingen.	
1.10 FLYGFÄLTDATA Lat 6035N, Long 1636E. Grässtråk 06-24, längd 600 m, bredd 80 m. Vindstrut användes men ej landningsmärke. Trafikledning var ej upprättad.	1.11 FÄRDREGISTRATOR Ingen.	1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRÅK Se sidan 3.	
1.13 MEDICINSKA DATA Inget har framkommit som tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition var nedsatt.	1.14 BRAND Uppstod ej.	1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER Se sidan 3.	
1.16 SÄRSKILDA PROV OCH UNDERSÖKNINGAR Inga.	1.17 ÖVRIGT Se sidan 3.	1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD -	
2. ANALYS Se sidan 3.	3. SLUTSATSER Se sidan 4.		
4. REKOMMENDATIONER Inga.	5. BILAGA (endast bilagd originalrapport till luftfartsverket) Reg utdrag betr föraren		

1.12 Haveriplats och segelflygplansvrak

1.12.1 Haveriplats

Segelflygplanet landade vid höger bankant, stråk 06, där en jordhög som höger vinge kolliderade med orsakade ground-loop.

1.12.2 Vrak

Segelflygplanet stannade i normalläge efter ground-loopen. Brott på höger vingbalk. De skador som konstaterats på segelflygplanet bedöms alla ha uppkommit vid haveriet.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

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

1.17 Övrigt

Segelflygledaren fanns på platsen men hade för tillfället sin uppmärksamhet riktad på andra uppgifter.

2 ANALYS

Föraren var väl influerad på segelflygplanet och på det aktuella flygfältet. Tidigare under dagen hade flygverksamheten utförts på stråk 06. Segelflygledare fanns på flygfältet, men han hade inte sin uppmärksamhet riktad på flygningen. Ingen radiokommunikation var upprättad. Någon teknisk felfunktion på segelflygplanet misstänks ej.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- o Föraren var behörig att föra segelflygplanet.
- o Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.
- o Föraren har ej uppmärksammat vindens ändring utan landat i sida-medvind.
- o Segelflygplanet har landat på stråkets ena kant och sedan kolliderat med en jordhög.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet har landat på stråkets ena sida och kolliderat med en jordhög varvid det gjorde en ground-loop.

Bidragande orsaker till kollisionen har varit:

- o Föraren lyckades ej att hålla rak kurs på finalen på grund av en betydande sida-medvind.
- o Sättningen utfördes i stråkkanten varvid föraren ej lyckades undvika kollision med en jordhög som han sent blev varse.