



STATENS HAVERIKOMMISSION

Arvidsson
SHK
BIBLIOTEKET

H A V E R I

SE-TSE, segelflygplan typ Scheibe SF-30A

Hässleholm, Vankiva

1984-03-18

UTREDNINGSRAPPORT SE-TSE 11/84

April 1985

Postadress
Box 12538
102 29 STOCKHOLM

Besöksadress
Västerbroplan

Telefon (växel)
08 - 737 58 40

Telex
12841 HAVKOM S

UTREDNINGSRAPPORT

SEGELFLYGHAVERI

SHK ärendebeteckning	SE-TSE 11/84
NORDAIDS-S file nummer	S40741
Haveriplats	Hässleholm/Vankiva 56°11' N 13°45' E
Tidpunkt	1984-03-18 kl 12.15 SNT
Registreringsbeteckning	SE-TSE
Segelflygplantyp	Scheibe SF-30A
Besättning	En, oskadad
Ägare	Hässleholms Flygklubb

INNEHÅLLSFÖRTECKNING		Sid
	INLEDNING	1
1.	FAKTAREDOVISNING	2
1.1	Flygningen	2
1.2	Personskador	2
1.3	Skador på segelflygplanet	2
1.4	Andra skador	2
1.5	Besättning m fl	2
1.5.1	Befälhavaren	3
1.5.2	Segelflygledaren	3
1.6	Segelflygplanet	3
1.7	Vädret	3
1.8	Navigationshjälpmedel	3
1.9	Radiokommunikation	3
1.10	Flygplatsen	3
1.11	Färdregistrator	3
1.12	Haveriplats och segelflygplansvrak	4
1.12.1	Haveriplatsen	4
1.12.2	Segelflygplansvraket	4
1.13	Medicinsk information	4
1.14	Brand	4
1.15	Överlevnadsmöjlighet	4
1.16	Särskilda prov och undersökningar	4
1.17	Övrigt	4
1.18	Särskild undersökningsmetod	4
2.	ANALYS	4
3.	SLUTSATSER	5
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultatet	5
3.2	Sannolik haveriorsak	5
4.	REKOMMENDATIONER	6
5.	ÖVRIGT	6
6.	BILAGOR	6

INLEDNING

1984-03-13 kl 12.15 havererade segelflygplanet SE-TSE vid inflygning för landning på Vankiva flygplats. Föraren undkom oskadd medan segelflygplanet fick omfattande skador. Inga övriga skador uppstod.

Händelsen har utretts av KSAK genom dess haveriutredare Kurt Svensson, Ljungbyhed, som avgivit bilagda rapport över utredningen.

Statens Haverikommission har företrätts av K-E Andersson och Åge Röed.

Kommissionen har sammanträtt

1985-01-28

SHK Kansli

Andersson och Svensson,
representanter för KSAK

Beslut:

Rapporten fastställs.

1985-04-18


K-E Andersson


Åge Röed

HAVERI SE-TSE SCHEIBE SF 30A

1984-03-18 på Vankiva flygplats, Hässleholm.

Segelflygplanet SE-TSE havererade vid inflygning för landning till Vankiva gräsflygstråk söndagen 1984-03-18 kl 12.15 lokal tid. Föraren undkom oskadd, segelflygplanet fick betydande skador. Inga övriga skador.

När haveriundersökning startades var vraket levererat till KSAK verkstad Alleberg. Befälhavaren samt segelflygchefen har intervjuats och vid ett senare tillfälle intervjuades tjänstgörande segelflyglärare och återigen befälhavaren på haveriplatsen.

1. FAKTAREDOVISNING

1.1 Flygningen

Flygningen var av karaktären övningsflygning allmänflygträning. Det var förarens första flygning för dagen. Flygningens varaktighet 21 min. Efter urkoppling på 800 m fick förarens dålig termikanslutning. Enligt egen utsago flög han till nedflygningssektorn vilken han lämnade på 250 m höjd. Han kom in i kraftigt sjunkområde på medvindslinjen, svängde på sedvanligt manér på baslinjen bakom en skogsridå i banans förlängning och förlängde baslinjen så att han kom utanför landningslinjen. Detta för att inte riskera landa i skogsridån. Finalen ansattes mot flygfältet med sättning inne på fältet vid sidan om bana 15. Han nådde inte in på fältet utan flygplanet slog ner i gropen som begränsar flygfältet. Ingen radioförbindelse var upprättad.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på segelflygplanet

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättning mⁱfl

1.5.1 Befälhavaren

Föraren var 40 år gammal och hade segelflygarcertifikat sedan 1981-10-21 och giltigt t o m 1984-10-31 utan medicinska begränsningar. Hans totala flygerfarenhet omfattade 27 timmar (71 flygningar) varav 3 h på typen. Dagen innan hade han flugit in sig för året i DK, 11 min. Föraren innehade ej radio-telefonistcertifikat.

1.5.2 Segelflygledaren

Segelflygledaren, som även är segelflyglärare, befann sig 20 m till höger om banändan. Han hade ingen möjlighet till radioförbindelse med segelflygplanet.

1.6 Segelflygplanet

Segelflygplanet SE-TSE var av typ Scheibe SF-30A, tillverkningsnummer 6083, och tillverkat 1975 av firma Scheibe Flugzeugbau GmbH, Dachau/München, Västtyskland. Ägare var Hässleholms Flygklubb, Fack 4038, 281 04 Hässleholm. Segelflygplanet totala gångtid var 722 timmar. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t o m 1985-12-31 och underhållsrapporten UR-B var daterad 1983-04-30. Vid haveriet var flygvikten under max tillåten och tyngdpunktsläget låg inom tillåtet område. Segelflygplanet hade flugits tidigare på dagen och inga tekniska brister var kända på det före haveriet.

1.7 Vädret

Moln 2 åttondelar cumulus med bas 1300 m. Vind 030° 5 knop.
Marktemperatur 1°C.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

1.9 Radiokommunikation

Ingen. Segelflygplanet var ej utrustat med radio.

1.10 Flygplatsen

Hässleholm/Vankiva flygplats, 55 ö h, drivs av Hässleholms FK. Bana 15 var i bruk. Tillgänglig banlängd 650 m och bredd 40 m. Banyta gräs.

1.11 Färdregistrator

Ingen.

1.12 Haveriplats och segelflygplansvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Haveriplatsen var ca 50 m vid sidan av banan i ett landsvägsdike som här avgränsar flygfältet. Se skiss.

1.12.2 Segelflygsplansvraket

Vraket var bortforslat och inlämnat på flygplanverkstaden Alleberg. Nospartiet demolerat, huven sönderslagen. Vinginfästningar avslitna. Sitsen trasig. Rotspryglar och infästningar på vingar trasiga.

1.13 Medicinsk information

Det finns inget som tyder på att föraren haft nedsatt fysisk eller psykisk kondition vid tillfället.

1.14 Brand

Ingen.

1.15 Överlevnadsmöjlighet

Fastbindningsanordning var i bruk och intakta.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

1.17 Övrigt

Inget.

1.18 Särskild undersökningsmetod

Ingen.

2. ANALYS

Flygningen har förflutit normalt fram till medvinslinjen, som beroende på kraftigt sjunk resulterade i för låg höjd. Enligt föraren 110 m i höjd med sättningspunkten. Föraren flög ut där baslinjen normalt brukar ansättas. Han hamnade då för lågt bortom skogsridån i banans förlängning. Han bedömde att inflygning

på final över skogsridån i banans förlängning inte var möjlig. Baslinjen förlängdes för att gå fri för skogsridån. Nu var höjden för låg för att nå in på fältytan vid sidan om banan. Flygplanet slog ner i diket vid sidan om bana 15.

Eftersom det var i början på flygsäsongen samt den ringa flygtid befälhavaren hade både totalt och på typen bedöms han som orutinerad. Det bevisas genom att han på hemmaflygfältet som han känner till kan göra en sådan felbedömning av situationen.

Segelflygledaren som även är segelflyglärare fanns på plats. Han hade ingen radioförbindelse med föraren och kunde därför inte inverka på flygningen. Flygplanet hade flugits tidigare samma dag utan anmärkning och bedöms vara utan anmärkningar. Noteras kan att ingen radio fanns monterad.

Rådande vindförhållande 030° 5 knop samt bana 15 i användning kan med hänsyn till förarens orutin ha försvårat landningsbedömningen. Vid inflygning för landning på bana 15 ligger en skogsridå i banans förlängning och störde föraren vid aktuell flygning.

3. SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultatet

- 1 Föraren var behörig att utföra flygningen.
- 2 Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.
- 3 Segelflygplanets flygvikt och tyngdpunkt låg inom tillåtna gränser.
- 4 Den låga höjden på medvindslinjen i samverkan med vinden har försvårat förarens möjligheter att göra en riktig bedömningslandning.
- 5 En skogsridå har förhindrat föraren att svänga in på en normal final.
- 6 Vid försök att landa segelflygplanet vid sidan av landningsbanan har det kolliderat med ett dike som avgränsar flygplatsområdet.
- 7 Förarens ringa rutin har försvårat hans möjligheter att klara upp den situation han försatt sig i.
- 8 Samtliga skador på segelflygplanet bedöms ha uppkommit vid haveriet.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet har under inflygning till landning vid sidan av landningsbanan kommit på låg höjd och inte nått fram till avsedd landningsyta utan landat kort och kolliderat med ett dike.

Bidragande faktorer till haveriet har varit:

- Besvärlig vind med nedsvep på medvind och baslinje.
- Felaktig uppläggning av ländnigsvarvet med hänsyn till flyghöjden och terränghinder.
- Trädrida förhindrade insvängning på normal final.
- Dike, som avgränsar flygplatsområdet, förvärrade skadorna vid den alltför korta landningen.
- Förarens begränsade rutin.

4. REKOMMENDATIONER

- Dubbelriktad radioförbindelse bör vara etablerad för att ge möjlighet att hjälpa orutinerade förare tillrätta.

5. ÖVRIGT

Inget.

6. BILAGOR

- 1 Haverianmälan (kopia)
- 2 Luftvärdighetsbevis (kopia)
- 3 Underhållsrapport UR-B (kopia)
- 4 LFV registerutdrag beträffande föraren
- 5 Kartskiss

Bilagorna bifogas endast originalrapporten till luftfartsverket.

Utredningens ordförande

Utredningschef

Till utredningen knuten sakkunnig

K-E Andersson

Åge Röed

Kurt Svensson