



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1988:9
Luftfartshändelse 1987-07-28
Vadjungsed, S län
Ärende SE-TFU 38/87

INNEHÅLL

I föreliggande rapport redovisas undersökningen under ett fåtal rubriker. Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av ICAO. Rubriker som ej återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
SAMMANFATTNING	-
INLEDNING	3
1 FAKTAREDOVISNING	4
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2 Personskador	4
1.3 Skador på luftfartyget	4
1.4 Övriga skador	4
1.5 Besättningen	4
1.6 Luftfartyget	4
1.7 Meteorologisk information	-
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och flygplanvrak	4
1.12.1 Haveriplatsen	4
1.12.2 Flygplanvraket	5
1.13 Medicinsk information	-
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	5
3.1 Undersökningsresultat	-
3.2 Sannolik haveriorsak	5
4 REKOMMENDATIONER	-
5 ÖVRIGT	-
 <u>BILAGA</u>	
1	Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar



Till Luftfartsverket

Rapport C 1988:9

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1987-07-29 om att haveri inträffat 1987-07-28 kl 14.40 med segelflygplanet SE-TFU vid Vadjungsed, S län.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Hans Gullberg och Lennart Ringqvist.

SHK har biträts av KSAK genom Tor Eliasson, som sammanställt rapporten, och av Torleif Hiort.

Haveriorsaken framgår direkt av redogörelsen för händelseförloppet. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1987-11-09	SHKs kansli	Gullberg, C Jernow, SHK, K-G Bask, Lfv, samt KSAK flygsäkerhetsmän.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

1987-07-28 kl 11.40 startade föraren från Säffle flygplats för att flyga en 308 km lång triangelbana. Brytpunkter var Skillingmark kyrka och Hagfors.

Efter ca 3 timmars flygning, då föraren hade någon mil kvar till Skillingmark kyrka, hade han kommit ned på så låg höjd att han var tvungen att landa. Föraren gjorde en högerbedömning mot det fält han hade utsett att landa på. På slutet av finalen vid passage av sista mask (björkar på ca 10 m) upptäckte han en ledning med flera trådar rakt framför flygplannosen. Upptagningen blev för sen och farten var också otillräcklig för att passera över trådarna. En tråd spände över huven och under vänster vinge men brast relativt snabbt. Tre trådar häktade tag i luckan för landstället mellan kroppen och hjulet. De retarderade flygplanet så att det föll med nosen först ned på fältet ca en meter in på det utsedda landningsfältet.

1.2 Personskador

Inga skador.

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Övriga skador

Telefonledning nedriven.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 60 år och hade gällande S- och A-certifikat.

<u>Flygtid/antal flygningar</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	-	21/16	94/236
Denna typ	-	16/10	17/13

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Rolf Högberg, Nils Ahlberg, Leif Ekström, Gunnar Schyman, Henrik de Verdier.

Typ: Glasflügel Std Libelle. Tillverkningsår 1968.

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Haveriplatsen var vid Vadjungsed i S län.

Position: Lat 59° 43' N, Long 012° 05' E.

Det för landning avsedda fältet är ca 220 m långt.

1.12.2 Flygplanvraket

Flygplanet slog ned med nosen först. Skador: Flygplannosen krossad på undersidan. Bakkropp avbruten. Huven delvis krossad. V vinge skadad av träd som skurit in i vingen. Vänster vinginfästning skadad.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultet

- Föraren var behörig att utföra flygningen.
- Segelflygplanet var luftvärdigt.
- Ingenting har framkommit som tyder på tekniskt fel på flygplanet.

3.2 Sannolik haveriorsak

Vid utelandning kolliderade flygplanet med en telefonledning i inflygningsriktningen ca 30 m före den tilltänkta landningsplatsen.

Bidragande faktorer kan ha varit

- o sent beslut om utelandning,
- o bristande rekognoscering av landningsplatsen.

SHK godkänner rapporten.

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist

Datum för rapportens undertecknande: 1988-01-19