



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport om
luftfartshändelse 1987-05-31
Stavhult, G län
Ärende SE-TKL 31/87

1987:74

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 Andra skador	4
1.5 Besättningen	4
1.6 Luftfartyget	4
1.7 Meteorologisk information	5
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak	5
1.12.1 Haveriplatsen	5
1.12.2 Segelflygplanvraket	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)	
2 Kartskiss	

Anmärkning

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

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1987-06-15 om att haveri med segelflygplanet SE-TKL inträffat i Laxå 1987-05-31 kl 19.55.

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

SHK har biträts av KSAK genom Lennart Landegren, som sammanställt rapporten.

Händelsen har begränsat intresse från flygsäkerhetssynpunkt. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

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

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

På 400 m höjd över Stavhult beslöt sig föraren för utelandningsfält, det kortare av två närliggande. Inflygning söderifrån skedde över mot fältet sjunkande terräng. På finalen blev farten hög och sättning skedde på den borte tredjedelen av fältet. För att inte hamna i skogen bortom fältet ansatte föraren ground-loop åt höger.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 25 år och innehade giltigt segelflygarcertifikat.

<u>Flygtid/Antal flygn</u>	<u>Sen 30 dagar</u>	<u>Sen 90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	17 timmar/38	23 timmar/49	188 timmar/294
Denna typ	*)	12 timmar/8	20 timmar/20
Antal utelandningar		2	5

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Arboga flygklubb, Arboga.

Typ: Rolladen-Schneider LS 1-d

Flygplanet hade gällande luftvärdighetsbevis.

Flygvikt/tyngdpunktsläge låg inom tillåtet område.

*) Uppgift saknas.

1.7 Meteorologisk information

Prognos inhämtad via automatisk telefonsvarare:

Vindstill. Sikt >10 km. Moln 8/8, bas 1000 m. Marktemperatur 15° C.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lat 56° 47' N, Long 014° 07' E.

Haveriet inträffade vid utelandning på en åker 35 m under startflygplatsens nivå. Se bilaga 2.

1.12.2 Segelflygplanvraket

Efter ground-loop ca 70 m före fältets slut blev segelflygplanet stående med nosen riktad 110° åt höger i förhållande till landningsriktningen med nästan avslagen bakkropp.

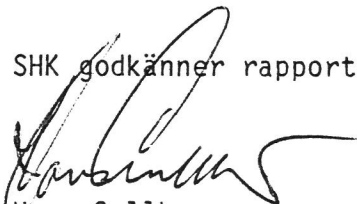
3 SLUTSATSER

3.2 Sannolik haveriorsak

Avsiktlig ground-loop på grund av sättning alltför långt in på avsett landningsfält.

Bidragande faktor till haveriet har varit: Hög fart på finalen.

SHK godkänner rapporten.



Hans Gullberg



Lennart Ringqvist

Datum för rapportens undertecknande: 1987-12-21.

BILAGA 2

