



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport om
Luftfartshändelse 1987-06-06
Karmansbo, U län
Ärende SE-TRK 27/87

1987:71

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	5
1.7 Meteorologisk information	5
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och flygplanvrak	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 1987-07-17 om att haveri med segelflygplanet SE-TRK inträffat i Karmansbo 1987-06-06 kl 16.37.

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

SHK har biträtts 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>
1987-11-11	SHK kansli	Gullberg, C Jernow, SHK, K-G Bask, Lfv samt KSAK flygsäkerhetsmän.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Efter beslut om utelandning hade föraren tre lämpliga fält, som uppifrån såg likvärdiga ut. Det fält som valdes hade låg växtlighet, låg nära väg och var riktat mot vinden på höjd. Inflygningen hindrades av höga träd vilket gjorde att farten blev hög på finalen. Fältet lutade något nedåt till en början och mer efter drygt halva längden. Hjulbromsverkan på den korta växtligheten var dålig. Föraren upptäckte i ett sent skede diket som begränsade fältet och kunde inte förhindra att segelflygplanet rullade ut över det.

1.2 Personskador

Inga

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 44 år och innehade giltigt segelflygarcertifikat.

<u>Flygtid/antal flygn</u>	<u>Sen 30 dagar</u>	<u>Sen 90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan:	6 tim/4	9 tim/8	1312 tim/1785
Denna typ:	*)	6 tim/5	76 tim/26

*) Uppgift saknas.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Linköpings segelflygklubb.

Typ: Rolladen-Schneider LS 1-f

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

Flygvikt/tyngdpunktsläge låg inom tillåtet område.

1.7 Meteorologisk information

Väderinformation meddelades vid briefing av SM-meteorolog.

Svag, växlande vind, sikt 20 km, moln 6/8, bas 1800 m, marktemperatur 15° C.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lat 59° 41' N, Long 015° 46' E.

Haveriet inträffade vid utelandning på kortbevuxen åker, som slutade något utför. Åkern begränsades i landningsriktningen av träd vid hitre och av ett dike vid bortre kanten. Se bilaga 2.
./.

1.12.2 Segelflygplanvraket

Segelflygplanet rullade över det dike som begränsade åkerns bortre sida. Flygkroppens skal delaminerade i nospartiet, kroppsspant lossnade och skador uppstod på styrsystemet.

3 SLUTSATSER


3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet har vid utelandning kolliderat med tvär dikeskant vid utrullning.

Bidragande faktorer till haveriet har varit:

- o För hög fart på finalen.
- o Dålig bromsverkan på markytan
- o Utrullning i utförsbacke.

SHK godkänner rapporten.


Hans Gullberg


Lennart Ringqvist

Datum för rapportens undertecknande: 1987-12-21.

BILAGA 2

