



Rapport C 1989:7
Luftfartshändelse 1988-08-20
på Sunne flygplats, S län
Ärende SE-TAU 45/88

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:7

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
Skrivelse till luftfartsverket	3
SAMMANFATTNING	5
INLEDNING	6
1 FAKTAREDOVISNING	7
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	7
1.2 Personskador	7
1.3 Skador på luftfartyget	7
1.4 Andra skador	7
1.5 Besättningen	7
1.5.1 Segelflygplanbesättningen	7
1.5.2 Bogserflygplanbesättningen	7
1.6 Luftfartygen	7
1.6.1 Segelflygplanet	7
1.6.2 Bogserflygplanet	8
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Segelflygplanvraket	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	9
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	9
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	9
3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	9
5 ÖVRIGT	-

BILAGA

- 1 Utdrag ur cert reg beträffande förarna (endast till luftfartsverket)

Anmärkning

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



Till Luftfartsverket

Rapport C 1989:7

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 24 augusti 1988 att inleda undersökning av en luftfartshändelse den 20 augusti 1988 rörande segelflygplanet SE-TAU på Sunne flygplats, S län.

SHK får härmed enligt 121 § luftfartsförordningen (1986:171) överlämna rapport över undersökningen.

Olof Forssberg

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:7
Ärende SE-TAU 45/88

Luftfartyg, typ	Bergfalke II/55
Tidpunkt för händelsen	1988-08-20 kl 13.27
Plats:	Sunne flygplats, S län
Typ av flygning:	Tävling
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Obetydliga
Förarens ålder, certifikat:	42 år
Förarens totala flygtid::	15 timmar 47 minuter, 61 land- ningar

Vid segelflygbogsering fick bogserflygplanet motorstopp strax efter
lättning p g a bränslebrist. Bogserflygplanet nödlandade utan skador.
Föraren av segelflygplanet kopplade loss på låg höjd och försökte
svänga tillbaka för att landa på flygfältet. På grund av den låga
höjden tog vänster vinge i marken innan flygplanet nådde fram till
flygfältet. Härvid gjorde flygplanet en "ground-loop" och stannade på
flygfältet. Segelflygplanet fick skador i nosen och på bakkroppen.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1988-08-24 om att ett haveri med segelflygplanet SE-TAU inträffat i Sunne 1988-08-20 kl 13.27.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av generaldirektör Olof Forssberg, ordförande, och civilingenjör Lennart Ringqvist, utredningschef.

SHK har biträts av KSAK:s flygsäkerhetsman Hans Erik Jansson som har sammanställt rapporten.

Händelsen är av okomplicerad beskaffenhet och anledningen till haveriet framgår direkt av beskrivningen av händelseförloppet. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-11-16	SHKs kansli	Forssberg, Ringqvist, Jansson samt KSAKs flygsäkerhetsmän

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Vid segelflygbogsering fick bogserflygplanet motorstopp då det nått ca 8-10 m höjd. Bogserföraren kunde inte landa på flygfältet utan passerade en landsväg bortom banan och landade på en betesvall bortom vägen utan att få några skador på vare sig besättning, flygplan eller betande kor.

Segelflygplanets förare kopplade loss bogserlinan, svängde vänster och försökte landa i medvind snett över fältet in mot hangaren. Höjden var dock så låg att vänster vinge tog i marken. Flygplanet "ground-loopade" och blev stående på flygfältet.

1.3 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen1.5.1 Segelflygplanbesättningen

Föraren var vid tillfället 44 år och hade gällande S-certifikat.

<u>Flygtid/Antal landn</u>	<u>Sen 3 dag</u>	<u>Sen 30 dag</u>	<u>Sen 90 dag</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	1 tim/4	2 tim/6	7 tim/22	16 tim/61
Denna typ	"-"	"-"	"-"	"-"

Inga tidigare flyghaverier.

1.5.2 Bogserflygplanbesättningen

Föraren av bogserflygplanet var vid tillfället 51 år och hade gällande A-certifikat med bogsertillstånd.

Föraren hade en total flygtid av 543 timmar.

Flygtid på Cherokee 105 timmar.

Antal bogserstarter med Cherokee 89.

1.6 Luftfartygen1.6.1 Segelflygplanet

Ägare/Innehavare: Sunne flygklubb, Box 57, 686 00 SUNNE och
KSAK, Box 20081, 161 20 BROMMA.

Typ: Bergfalke II/55.
 Tillverkare: Scheibe Flugzeugbau, Tyskland.
 Tillverkningsnummer: 345.
 Tillverkningsår: 1961.
 Total gångtid: 2709 timmar och 90 timmar efter
 årstillsyn.

Flygvikt/tyngdpunktsläge låg inom tillåtet område.

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

Inga tekniska brister på segelflygplanet var kända före haveriet.

1.6.2 Bogserflygplanet

Ägare/innehavare: Sunne Flygklubb, Box 57, 686 00 Sunne

Flygplantyp: Piper PA 28 Cherokee 140 150 Hkr
 Registrering: SE-FDB
 Bränslesystem: Vingtankar och bränslepump

Inga skador eller fel uppstod vid haveriet.

1.7 Metereologisk information

Aktuell väder: Vind 190°, 5-7 knop. Moln 4/8, bas på 800 m.
 Sikt 40-50 km.
 Marktemperatur 17° C. Svag turbulens.

1.9 Radiokommunikationer

Radioförbindelse var ej upprättad.

1.10 Flygfältsdata

Sunne flygplats ligger 128 m ö h. Välklippt gräsfält. Bana 19, 640 m lång och 100 m bred användes. Vindstrut och landningsmärke fanns på plats.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lat 59° 52', Long 013° 06' E
 Segelflygplanet tog mark vid banändan bana 01.

1.12.2 Segelflygplanvraket

Rör i nospartiet intryckta. Bakkroppen krökt och vriden. Samtliga skador bedöms ha uppkommit i samband med haveriet.

1.13 Medicinsk information

Ingenting har framkommit som tyder på att förarnas fysiska eller psykiska kondition varit nedsatt vid haveritillfället.

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.17 Övrigt

Vid den aktuella bogserstarten stannade motorn på grund av bränslebrist.

I flygplanets andra vingtank fanns omkring halv standardtank bränsle kvar.

Föraren hann inte koppla om bränsletanken.

Han koncentrerade sig helt på att kunna landa på betesmarken bortom vägen utan att kollidera med de betande korna.

Föraren som hade utfört alla starter för dagen gjorde sin 8:e start.

Enligt bogserföraren borde det funnits plats även för segelflygplanet att landa på betesmarken.

Med hänsyn till det relativt korta flygfältet utfördes bogserflygning med relativt lite bränsle ombord. Normalt tankades bogserplanet till halv standardtank i vardera vingtanken.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- Båda förarna var behöriga att utföra flygningen.
- Båda flygplanen var luftvärdiga.
- Något tekniskt fel som orsak till haveriet har inte kunnat påvisas på något av flygplanen.
- Bogserflygplanet fick motorstopp strax efter lättning p g a bränslebrist.
- Föraren av segelflygplanet kopplade loss på låg höjd och försökte svänga tillbaka för att landa på flygfältet. På grund av den låga höjden tog vänster vinge i marken innan flygplanet nådde fram till flygfältet. Härvid gjorde flygplanet en "ground-loop" och stannade på flygfältet.
- Bogserflygplanet nödlandade på ett betesfält utan att skadas.

3.2 Sannolik haveriorsak

Bogserflygplanet fick motorstopp strax efter lättningen på grund av tom bränsletank, vilket tvingade segelflygplanets förare att koppla loss på låg höjd.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

