

Rapport C 1993:68

Ärende L-55/93

Rapporten färdigställd 1993-10-29

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-UIL, DG 500 Elan Trainer
<i>Tid</i>	1993-07-08 kl. 14.20
<i>Plats</i>	Alingsås flygfält, P län (pos 5757N 1235E)
<i>Typ av flygning</i>	Typinflygning
<i>Väder</i>	Vind 170°/5-7 knop, moln 3/8 Cu på 800 m
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>Personskador</i>	Båda lindrigt skadade
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Övriga skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	26 år, S
<i>Förarens totala flygtid</i>	233 timmar, varav på typen 8 timmar
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	31 timmar/106 landningar

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Hans Gullberg, ordförande, Nils Benker, ledamot, och Claes Jernow, sakkunnig. SHK har biträtts av segelflygförbundet KSAK genom Carl Olsson. Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp

Flygningen gällde inflygningsstart på segelflygplanstypen med instruktör i baksits. Efter att ha gått igenom checklistan före start gav föraren klartecken till bogserflygplanet, av typ Piper PA-18 180. Bogserflygplanet var tillfälligt inlånat som ersättning för en Piper Pawnee PA-25. När släpet nått ca 50 m höjd upplevde bogserföraren problem med att hålla fart och normal stigvinkel. Han bedömde att han inte skulle nå tillräcklig hinderfrihet över bebyggelsen i banans förlängning och nödurkopplade släpet. Någon tid till radiokommunikation med segelflygplanet fanns ej. Direkt efter urkopplingen steg bogserflygplanet brant.

Efter nödurkopplingen tog instruktören över manövreringen av segelflygplanet och svängde vänster 180° för att nå landningsbart område. Höjdförlusten i svängen var emellertid för stor och segelflygplanet träffade marken med vänster vinge, groundloopade och gled baklänges över en jordvall.

Både instruktör och elev har uppgett att segelflygplanet "ruskade till" vid passage av en ravin i banändan samt att släpet steg dåligt. De tolkade detta som turbulens och som ett tecken på att bogserflygplanet var svagare än det bogserflygplan som brukade användas.

Ett vittne som befann sig vid startplatsen har uppgett att han tyckte sig se att segelflygplanets luftbromsar var ute vid starten.

Utlåtande

Haveriet berodde på att segelflygplanet efter nödurkoppling träffade marken under sväng för att nå landningsbart område. Nödurkopplingen berodde i sin tur på att bogserflygplanet inte kunde hålla tillräcklig fart och stigvinkel.

Luftbromsreglaget på DG 500 låses, som normalt på segelflygplan, med överknäckning. Denna är tämligen hård på typen. Detta kan förklara att eleven vid genomgången av checklistan tolkat reglaget som att luftbromsarna var

inne och låsta. Erfarenhetsmässigt förblir olåsta luftbromsar på typen i infällt läge tills farten blivit tillräckligt hög eller ett kytt skakar segelflygplanet, då de fälls ut helt.

Att bogserflygplanet inte kunde hålla tillräcklig fart och stigvinkel är sannolikt hänförligt till att segelflygplanet luftbromsar kommit att fällas ut under bogseringen.

Rekommendation

Haveriet var allvarligt och aktualiserar frågan om införande av instrument som varnar för att luftbromsarna vådautfälls. SHK har emellertid inhämtat att någon lämplig teknisk lösning inte finns för närvarande.

SHK rekommenderar segelflygförbundet KSAK att överväga att i segelflygutbildning införa ett liknande övningsmoment som vid bogserförarutbildning, nämligen flygning med "vådautfällda" luftbromsar.