

Rapport C 1993:80

Luffartshändelse den 18 juni 1992
på Trollhättan/Vänersborgs flygplats, P län
Ärende L-46/92

Anm: Filen omformaterad 2004-05-11 som underlag för pdf-format.
Rev. uppgifter i adressfältet nedan/gg

1993-12-15

Ärendebeteckning
L-46/92

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1993:80

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 18 juni 1992 på Trollhättan/Vänersborgs flygplats, P län, med ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-GLM.

SHK överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Olof Forssberg

Nils Benker

Henrik Elinder

Innehåll

	SAMMANFATTNING	4
1	FAKTAREDOVISNING	5
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	5
1.2	Personskador	5
1.3	Skador på luftfartyget	5
1.4	Andra skador	5
1.5	Besättningen	5
1.6	Luftfartyget	6
1.7	Meteorologisk information	6
1.8	Navigationshjälpmedel	6
1.9	Radiokommunikationer	6
1.10	Flygfältsdata	6
1.11	Färd- och ljudregistratorer	7
1.12	Haveriplats och luftfartygsvrak	7
1.12.1	<i>Haveriplatsen</i>	7
1.12.2	<i>Luftfartygsvraket</i>	7
1.13	Medicinsk information	7
1.14	Brand	7
1.15	Överlevnadsaspekter	7
1.16	Särskilda prov och undersökningar	7
1.17	Övrigt	7
1.17.1	<i>Räddningstjänst</i>	7
1.17.2	<i>Vittnen</i>	7
2	ANALYS	8
3	UTLÅTANDE	8
3.1	Undersökningsresultat	8
3.2	Orsaker till haveriet	8
4	REKOMMENDATIONER	8
 BILAGA		
1	<i>Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)</i>	

Rapport C 1993:80

Ärende L-46/92

Rapporten färdigställd 1993-12-15

Luftfartyg: registrering och typ	SE-GLM, Piper PA-28-235
Tidpunkt för händelsen	1992-06-18 kl. 19.50 Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
Plats	Trollhättan/Vänersborgs flygplats, P län
Typ av flygning	Privat
Väder	METAR kl. 19.50: Vind 050°/15 knop, sikt 10 km, moln 2/8 cb 4 500 fot, 3/8 cu 5 500 fot, temp/daggpunkt +18/+07°C, QNH 1014 hPa. Vinduppgift till föraren kl. 19.49: 030°– 060°/15–17 knop max 20 knop
Antal ombord: besättning	1
passagerare	1
Personskador	Båda omkomna
Skador på luftfartyget	Totalhaveri
Förarens ålder, certifikat	41 år, A
Förarens flygtid	163 timmar, varav på typen 2 timmar

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 18 juni 1992 kl. 20.15 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-GLM havererat på Trollhättan/Vänersborgs flygplats, P län samma dag kl. 19.50.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Olof Forssberg, ordförande, Nils Benker, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

SHK har biträts av Lars Laurell som medicinsk expert.

Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Roland Nilsson.

SAMMANFATTNING

I samband med att föraren gjorde pådrag efter sitt andra avbrutna landningsförsök på bana 33 på Trollhättan/Vänersborgs flygplats vek sig flygplanet över vänster vinge och kolliderade med marken efter att ha roterat trekvarts varv runt vertikalaxeln. Vid nedslaget gick motorn och planet fattade eld.

Haveriet orsakades av att farten blev för låg i en stigande sväng på låg höjd. Bidragande faktorer var kraftig sidvind och förarens begränsade flygerfarenhet.

Rekommendationer

Luftfartsverket bör verka för att flygplatsers räddningsstyrkor har erforderlig kännedom och full tillgänglighet till alla områden som ligger inom deras aktionsområden.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Flygplanet hade startat från Fjällbacka/Anrås flygplats, där föraren hade flugit in sig på den aktuella flygplanstypen. Han avsåg att landa på bana 33 på Trollhättan/Vänersborgs flygplats. När flygplanet kommit ca en tredjedel in över landningsbanan och var på någon meters höjd, drog föraren på gas och gick in i en stigande vänstersväng med kraftig sidlutning. Flygningen över banan har av vittnen beskrivits som ”vinglig”. Anrop från tornet besvarades inte. Något senare meddelade föraren tornet att han avsåg att gå in på en lång final för landning. På finalen frågade han om vindstyrkan i byarna. Också det andra landningsförsöket avbröts och följdes av en stigande vänstersväng. På ca 50 m höjd över marken och med mycket stor sidlutning vek sig flygplanet över vänster vinge och kolliderade med marken efter att ha roterat trekvarts varv runt vertikalaxeln. Vid nedslaget gick motorn och planet fattade eld.

1.2 Personskador

	<i>Besättning</i>	<i>Passagerare</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Omkomna	1	1	–	2
Allvarligt skadade	–	–	–	–
Lindrigt skadade	–	–	–	–
Inga skador	–	–	–	–
Totalt	1	1	–	2

1.3 Skador på luftfartyget

Totalhaveri

1.4 Andra skador

Begränsade skador på ängsmark.

1.5 Besättningen

Föraren var vid tillfället 41 år och hade gällande A-certifikat.

Flygtid (timmar),

<i>senaste</i>	<i>24 timmar</i>	<i>90 dagar</i>	<i>Totalt</i>
Alla typer	2	10	164
Denna typ	2	2	2

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 14.

Föraren hade på haveridagen flugit in sig på flygplanstypen. Enligt den instruktör som flög in föraren gick inflygningen utan problem. Den tog 90 minuter och omfattade åtta landningar. Av förarens flygdagbok framgår att han noterat sex landningar och drygt en timmes flygtid i det aktuella flygplanet dagen innan. Då medföljde den vid haveriet förolyckade kamraten. Denne var

också förare under flygningen till Fjällbacka/Arnäs. Han satt till höger vid återflygningen.

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1992-05-05 på Cessna 172.

1.6 Luftfartyget

Ägare/innehavare:	Trollhättans flygklubb, Box 4067, 461 04 Trollhättan
Typ:	Piper Pa-28-235
Serienummer:	28-7610036
Tillverkningsår:	1975
Flygvikt:	Max tillåten 1360 kg, aktuell ca 1000 kg
Tyngdpunktsläge:	Inom tillåtna gränser
Motorfabrikat:	Avco Lycoming
Motormodell:	O-540-B4B5
Antal motorer:	1
Bränsle som tankats före händelsen:	100LL
Total gångtid	2461 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	41 timmar
Motorgångtid efter grundöversyn:	2461 timmar
Propeller/rotorgångtid efter grundöversyn:	70 timmar

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

Max utprovad sidvindskomponent enligt flyghandboken är 17 knop för start och landning på torr bana.

1.7 Meteorologisk information

METAR kl. 19.50: Vind 050°/15 knop, sikt 10 km, moln 2/8 cb bas 4500 fot, 3/8 cu bas 5500 fot, temp/daggpunkt +17°/+8C, QNH 1014 hPa.

Under den sista inflygningen lämnade tornet på förarens begäran följande vinduppgift: "030°- 060°/15 -17 knop max 20 knop".

1.8 Navigationshjälpmedel

Inte aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Normala med tornet med undantag för att föraren inte svarade på flygledarens anrop efter det första pådraget.

1.10 Flygfältsdata

Trollhättan/Vänersborgs flygplats hade status enligt AIP-Sverige.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Fanns inte. Krävdes inte.

1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak

1.12.1 *Haveriplatsen*

Position 5919N 1221E.

Haveriplatsen är belägen 400 m VSV bana 33 i höjd med flygledartornet inom en inhägnad bilprovningss bana.

1.12.2 *Luftfartygsvraket*

Enligt vittnen som snabbt kom till platsen stod flygplansvraket brinnande i cirka 70° vinkel mot marken. Efter en stund föll huvuddelen av flygplanskroppen ner till horisontalläge. Vrakets huvudriktning var nordlig.

1.13 Medicinsk information

Det har inte framkommit något som tyder på annat än att föraren och passageraren var i god fysisk och psykisk kondition före haveriet.

1.14 Brand

Planet fattade eld vid nedslaget. Branden orsakade omfattande skador på främre delen av flygplanet och släcktes av flygplatsens brandkår.

1.15 Överlevnadsaspekter

Inga. De båda ombordvarande omkom omedelbart vid nedslaget. Inga signaler uppfattades från ELT:n.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Vid den tekniska undersökningen har inte hittats någonting som tyder på att flygplanet hade några tekniska fel före haveriet. Skadorna på propellern och motorn tyder på att motorn gav effekt vid nedslaget.

1.17 Övrigt

1.17.1 *Räddningstjänst*

Av utryckningsrapporten från flygplatsens räddningsstyrka framgår att man hade begränsad erfarenhet av utryckningsvägarna på den sida av flygplatsområdet som gränsar till Saabs industriområde och att man hade svårt att komma ända fram till vraket som låg inom den inhägnade provbanan.

1.17.2 *Vittnen*

Flygledarpersonalen i tornet och personal som arbetade vid Saabs provbana bevittnade olyckan. Av vittnesmål framgår att bankningsvinkeln var mycket stor före vinkningen och att motorn arbetade normalt fram till nedslaget.

2 ANALYS

Det har inte med full säkerhet kunnat klarläggas vem av förarna som förde flygplanet vid olyckstillfället. Normalt placerar sig föraren i vänstersits. Mot bakgrund härav och då föraren i vänstersits som nyinflugen på typen borde ha haft ett särskilt intresse av att skaffa sig erfarenhet av flygplanet håller SHK det för övervägande sannolikt att flygplanet fördes av föraren i vänstersits. Om den andre föraren ingripit för att hjälpa till har inte gått att fastställa.

Förarens första landningsförsök avbröts troligtvis därför att han upplevde sidvinden som besvärande. Det är ett rimligt antagande med tanke på hans begränsade flygerfarenhet både totalt och på flygplanstypen. På finalen vid det andra landningsförsöket fick han vinduppgiften: ”030°- 060°/15 -17 knop max 20 knop”. Den för flygplanet gällande utprovade maximala sidvindskomposanten vid landning skulle ha överskridits i hela sektorn 030° till 060° vid en vindhastighet av 20 knop och uppnåts vid vind 060°/17 knop. Sidvinden har sannolikt bidragit till hans beslut att avbryta ännu en gång.

Farten har sannolikt varit låg i stigningen. I kombination med den ökande vingbelastningen i den branta svängen har flygplanet snabbt vikt sig inåt i svängen. Höjden var för låg för att möjliggöra urgång.

Beträffande svårigheten för brand- och räddningspersonalen att komma fram till vraket konstaterar SHK att det i det aktuella fallet inte inverkade på annat sätt än att släckningen av branden i vraket fördröjdes. Det måste dock anses otillfredsställande att ett område inom flygplatsbrandkårens näraktionsområde avspärras på detta sätt.

3 UTLÅTANDE

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Föraren hade begränsad flygerfarenhet totalt och på flygplanstypen.
- d) Inga tekniska fel har konstaterats på flygplanet.

3.2 Orsaker till haveriet

Haveriet orsakades av att farten blev för låg i en stigande sväng på låg höjd. Bidragande faktorer var kraftig sidvind och förarens begränsade flygerfarenhet.

4 REKOMMENDATIONER

Luftfartsverket bör verka för att flygplatsers räddningsstyrkor har erforderlig kännedom och full tillgänglighet till alla områden som ligger inom deras aktionsområden.