

Rapport C 1993:84

Ärende L-24/93

Rapporten färdigställd 1993-12-16

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-TZU, CENTRAIR PEGASE 101 A
<i>Tid</i>	1993-04-12, kl.13.25
<i>Plats</i>	Ludvika flygplats, W län (pos 6005N 1506E)
<i>Typ av flygning</i>	Allmän flygträning
<i>Väder</i>	Vind ostlig 2m/s, temp +3°C
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Övriga skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	35 år, S-certifikat
<i>Förarens totala flygtid</i>	125 timmar, varav på typen 7 timmar
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	1,5 timmar/4 landningar

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olof Forssberg, ordförande, Nils Benker, ledamot, och Claes Jernow, sakkunnig. SHK har biträtts av KSAK genom Rune Ingman. Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp

Föraren bogserstartade med segelflygplanet TZU från Ludvika flygplats. Samtidigt anropades Ludvika Flygklubb av motorflygplanet IDF. Bogserplanetets förare svarade att det pågick segelflygverksamhet.

Föraren i TZU kopplade ur 2 km sydväst om flygplatsen och började kurva i termik. IDF svängde vänster in på medvindslinjen till bana 01. TZU hamnade utanför termiken varför föraren beslutade att flyga till nedflygningssektorn för bana 01. När TZU kom fram till inflygningssektorn såg föraren att IDF anslöt till medvindslinjen. TZU och IDF meddelade när de nådde medvindslinjen till bana 01. Föraren av IDF uppfattade dock inte anropet från TZU och hade inte heller någon visuell kontakt med segelflygplanet. IDF fortsatte sitt landningsvarv, landade på bana 01 och stannade i slutet av banan. Under tiden hade TZU fällt ut landstället, varefter föraren gjorde ett långt landningsvarv för att få största möjliga separation till IDF.

När TZU på finalen skulle fälla ut luftbromsen tog föraren fel manöverorgan vilket medförde att han fällde in landstället. IDF höll då på att svänga runt för att taxa av banan. Föraren i TZU blev störd av att IDF blockerade banan. TZU dök ned mot banslutet varvid farten ökade. Föraren insåg att han inte skulle kunna landa på banan. Han beslutade sig för att minska farten och svängde 180° åt vänster med avsikt att landa på gräset intill banan. Detta misslyckades emellertid eftersom han inte uppmärksammade att luftbromsen var infälld. Han beslöt sig då för att landa på det gamla segelflygfältet strax NO om flygplatsen. Han flög med hög fart, fortfarande utan luftbroms utfälld. Sättningen på det gamla segelflygfältets bana blev hård och med hög nos. Planet kom att pendla i tippel och stannade slutligen med nosen riktad 30° till höger om banriktningen.

Manöverorganen för luftbroms och landställ är placerade på samma sida - till vänster i kabinen. Handtagens utformning gör det svårt att skilja dem åt enbart

med hjälp av känseln.

Utlåtande

Haveriet orsakades av att föraren, som hade begränsad flygerfarenhet, blev stressad av samtidig flygverksamhet på flygplatsen och förväxlade manöverorganen för luftbroms och landställ.

Rekommendationer

Inga.