

Rapport C 1994:4

Ärende L-39/93

Rapporten färdigställd 1994-01-14

Luftfartyg:

<i>registrering och typ</i>	SE-UAI, motorsegelflygplan Scheibe SF-25C
<i>Tid</i>	1993-06-06, kl. 15.25 <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	1 km SV Jönköping/Ödestugu flygfält, F län (pos 5736N 1417E)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning i dubbelkommando
<i>Väder</i>	Vind 240□/0-6 knop, sikt>20 km, moln 4/8 Cu bas 400 m. Aktuell vind vid Jönköping /Axamo 260□/14 knop.
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Övriga skador</i>	Inga
<i>Lärarens ålder, certifikat</i>	63 år, A- och S-certifikat
<i>Lärarens totala flygtid</i>	3349 timmar; 2764 timmar på segelflygplan inklusive motorsegelflygplan; 193 timmar på typen
<i>Lärarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	40 timmar/128 landningar
<i>Elevens ålder, certifikat</i>	19 år, S-certifikat
<i>Elevens totala flygtid</i>	51 timmar; 7 timmar på typen

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av Olof Forssberg, ordförande, Nils Benker, ledamot, och Claes Jernow, sakkunnig. SHK har biträts av KSAK genom Carl Olsson.

Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp m.m.

Flygningen avsåg start- och landningsövning i sidvind samt träning av åtgärder vid motorstopp efter start med motorsegelflygplan. Först gick läraren igenom de olika övningsmomenten med eleven. Därefter genomfördes två kortare flygningar utan problem. Efter den tredje starten, som utfördes på bana 18 i ca 50 graders sidvind från höger, lade eleven planet i stigning rakt fram. Han tillfrågades av läraren om han ansåg sig kunna flyga tillbaka till fältet om motorn stannade. Flyghöjden var då 130 - 140 m och han svarade ja. Läraren hade samma uppfattning och simulerade motorstopp genom att dra av gasen till tomgång.

Eleven påbörjade en högersväng för att återvända till flygfältet. Han svängde med ca 30 graders bankning. När planet kommit i sådant läge att läraren kunde se fältet, konstaterade han att avståndet dit var längre än han trott. Han fick också en känsla av att planet förlorade höjd ganska snabbt. Han kompenserade detta med att dra på gas något. Därefter konstaterade han att höjdförlusten fortsatte. Han drog då på fullgas och övertog manöveringen helt och hållet.

Läraren förde fram spaken för att hålla farten. Höjdminskningen fortsatte ned till ganska låg höjd. När han tog spaken åt sig steg inte planet som han förväntat sig. Han såg då att han inte skulle klara några trädkoppar i flygriktningen. Han styrde därför mellan två av dem. Han avsåg att dra av gasen och landa med lägsta möjliga fart bland träden. Innan han hann göra detta, kolliderade emellertid motorsegelflyg-

planet med trädtopparna och gled sedan ned mot marken utmed stammarna.

Starten var den tredje för dagen för eleven och den nionde för läraren.

Motorsegelflygplantypens motorstyrka är 80 hk.

SHK:s utlåtande

När läraren efter start hade simulerat motorstopp och eleven svängde tillbaka mot fältet närmade sig motorsegelflygplanet sin "stallfart" och förlorade höjd.

Haveriet orsakades av att läraren ingrep för sent. När han drog på fullgas hade flyghöjden blivit så låg att han med det relativt motorsvaga flygplanet inte kunde undvika att det kolliderade med trädtoppar i flygriktningen.

Bidragande faktor var att läraren och eleven inte tog hänsyn till vindens inverkan.

Rekommendationer

Eftersom Segelflygförbundet KSAK i rekommendationer för träning av avbruten start med motorsegelflygplan angivit att sväng tillbaka skall ske med markerad bankning och låg nos för att bibehålla tillräcklig fart, lämnar SHK ingen egen rekommendation.