

1994-12-14 L-88/93

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1994:31

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 31 oktober 1993 på Norbergs flygplats, U län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UGS.

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

Olle Lundström

Nils Benker

Claes Jernow

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-UGS, SZD-50-3 Puchacz
<i>Ägare/innehavare</i>	Norbergs Flygklubb, Box 59, 778 01 NORBERG
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1993-10-31, kl.14.30
<i>Plats</i>	Norbergs flygplats, U län (pos 6007N 1557E)
<i>Typ av flygning</i>	Kontrollflygning
<i>Väder</i>	Vind 210□/10 km/tim, sikt 50-75 km, 2-5/8 cirrus, temperatur +5□C, QNH 1026 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>Personskador</i>	Båda ombordvarande erhöll lindriga skador
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Lärarens ålder, certifikat</i>	58 år, S och segelflyglärobehörighet
<i>Lärarens totala flygtid</i>	1288 timmar, varav på typen 50 timmar
<i>Lärarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	10 timmar/23 landningar
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	45 år, S
<i>Förarens totala flygtid</i>	299 timmar, varav på typen 1,5 timmar

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, ordförande, och Nils Benker, ledamot, och Claes Jernow, sakkunnig.

SHK har biträtts av KSAK genom Rune Ingman.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson.

Händelseförlopp m.m.

En segelflygläro skulle utföra kontrollflygning med en förare från en närliggande flygklubb. Föraren hade inte segelflugit den aktuella sommarsäsongen. Han hade flugit in sig på typen tidigare.

Föraren satt i framsits. Han bogserstartade från Norbergs flygplats och koplade ur på 700 meters höjd. Medan han fortsatte att flyga, orienterade läraren honom om terrängen i området och lämpliga inflygningsvägar för landning. Läraren upplevde att föraren fungerade bra.

Kontrollflygningen pågick utan problem i femton minuter. Därefter påbörjade föraren inflygning för landning på bana 19. Han angjorde medvindslinjen på 150 meters höjd. I det skedet påminde läraren honom om att planets luftbromsar hade stor effekt. När föraren svängde in på baslinjen, sade läraren till honom att öppna ventilationsluckan för att ventileras bort lite imma som bildats vid huvens framkant samt att trimma planet lite mera framtungt. Föraren utförde dessa åtgärder och svängde sedan in på finalen på drygt 100 meters höjd. Farten var då 90 km/tim. När han försiktigt började fälla ut luftbromsarna, ville läraren att farten skulle ökas något, vilket han meddelade genom att påminna föraren om att hålla farten. Han tittade därefter ut på omgivningen och följde inte längre upp föraren.

Föraren misstolkade lärarens påminnelse om farthållningen och fick i stället

intrycket att läraren hade övertagit manövreringen. Föraren slutade därför att flyga.

När inte längre någon kontrollerade planet, sögs luftbromsarna av luftkrafterna ut till fullt utslag, vilket medförde en avsevärd ökning av sjunkhastigheten. Medan läraren fortfarande tittade ut åt sidan konstaterade han plötsligt att flyghöjden hade minskat alldeles för snabbt. Flygsikten begränsades delvis av motljus och kvarvarande imma på huvframkanten. Planet hade kommit ner så lågt att han inte hann göra något för att förhindra en olycka. Vänster vinge slog i en trädråd ca 50 m innan banändan, varpå planet vreds ett kvarts varv åt vänster och förlorade fart. Nosen slog därefter i marken, planet tippade över framåt och kanade sedan på marken i ryggläge 6-8 m innan det stannade.

Segelflygplanet totalförstördes med undantag av sitsarna i kabinen. Samtliga fastbindningsremmar hade använts och förblev hela. Tillskyndande personer lyfte planet så att de ombordvarande själva kunde ta sig ur vraket. Räddningstjänsten larmades från flygklubben. Ambulans kom snabbt till platsen.

Föreskrifter för kontrollflygning av föreliggande art finns i KSAK:s SEGEL-FLYGHANDBOKEN, artikel 475, vari bl.a. anges att kontrollflygning bör utföras med gästande förare vars flygstatus är okänd samt att läraren/instruktören alltid är befälhavare vid kontrollflygning.

SHK:s utlåtande

Olyckan inträffade under kontrollflygning och orsakades av att ingen i besättningen kontrollerade segelflygplanet vid landningen. Att planet var okontrollerat berodde på att föraren i framsits felaktigt fått intrycket att läraren övertagit manövreringen. Det felaktiga intrycket fick föraren när läraren på finalen påminde om farthållning.

Bidragande faktorer:

- Lärarens bristande övervakning av föraren.
- Oklar kommunikation mellan läraren och föraren.
- Kvarvarande imma på huvens framkant och motljus.

Rekommendationer

Inga.

Övrigt

Inom segelflyget används endast uttrycken "var med i rodren", "du flyger" respektive "jag flyger" för att klargöra vem av lärare/instruktör eller elev/förare som kontrollerar planet. SHK finner det därför vara svårförklarligt varför lärarens påpekande om farthållningen fick föraren att tro att läraren övertagit manövreringen.