

**RAPPORT C 1992:27**

Ärende L-110/91

Rapporten färdigställd 1992-07-21

*Luftfartyg; registrering och typ**Tid**Plats**Typ av flygning**Väder**Antal ombord**Personskador**Skador på luftfartyget**Övriga skador**Förarens ålder, certifikat**Förarens totala flygtid**Förarens flygtid/antal land-**ningar senaste 90 dagar*

SE-KEG, Piper PA-18-150

1991-09-29, kl. 14.10

Linköping/Saabs flygfält, E län,
(pos 5824N 1541E)

Privat, tävling

Vind 140°/4 knop, CAVOK, temp/dp
+13°/+6°C, QNH 1009 hPa*Besättning: 1 Passagerare: -*

Inga

Betydande

Inga

48 år, A

383 timmar, varav på typen 253 timmar

5.3 timmar/23 landningar

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK; Hans Gullberg, ordförande, Nils Benker, utredningschef). Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Roland Nilsson.

Händelseförlopp

Föraren skulle avsluta en precisionsnavigering med bedömningslandningar från 1000 fots höjd till bana 11. På finalen för den första landningen utförde föraren två vingglidningar eftersom han låg för högt i förhållande till den avsedda sättningspunkten. Vid urgången ur den andra vingglidningen korrigerade han något åt vänster. Flygplanet sjönk då igenom. Han gav fullgas. Motorn hackade och flygplanet slog i banan. Förvärmningsreglaget var vid pådraget i läge förvärmning.

ELT utlöstes inte på grund av för låg retardation.

SHK:s utlåtande

Föraren fick på grund av otillfredsställande farthållning för låg fart vid urgång ur en vingglidning. Detta fick genomsjunkning som följd. Vid försök till korrigerande med hjälp av motorpådrag svarade ej motorn omedelbart. En bidragande orsak till detta kan ha varit att, trots förgasarförvärmningen, viss förgasaris hade bildats under den långa tomgången i kombination med vingglidning.

Anm: Vid rådande daggpunkt föreligger svår isbildningsrisk i förgasaren vid tomgång inom temperaturintervallet +6°C till + 27°C.