

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:52

***Olycka med flygplanet SE-CRF
vid Vänge flygplats, I län,
den 13 augusti 2000***

Dnr L-079/00

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

2000-12-15

L-079/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:52

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 13 augusti 2000, vid Vänge flygplats, I län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-CRF.

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

S-E Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Rapport RL 2000:52

L-079/00

Rapporten färdigställd 2000-12-15

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-CRF , Piper PA-22-108/150
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Gotlands Flygklubb, Box 1219, 621 23 Visby
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-08-13, kl. 16.20 i dagsljus
	<i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Vid Vänge flygplats, I län, (pos 5726N 1828E; 43 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Segelflygbogsering/Skolning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind nordvästlig ca 5 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +21/+13 °C, QNH 1020 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Mindre skador på blandskog
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	43 år, A
<i>total flygtid</i>	229 timmar, varav 4 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	32 timmar, varav 2 timmar på typen
<i>antal landningar</i>	28, varav 9 på typen
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 13 augusti 2000 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-CRF inträffat vid Vänge flygplats, I län, samma dag kl. 16.20.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

SHK har biträtts av Sakari Havbrandt som operativ expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Max Danielsson.

Händelseförlopp m.m.

Föraren genomgick utbildning för behörighet till segelflygbogsering. Han gjorde först en friflygning i dubbelkommando (DK) med lärare och därefter sex bogseringar på egen hand.

Vid den sjätte bogserstarten, som skedde från bana 01, bogserade han ett segelflygplan till ungefär 2 500 fots höjd över marken. Efter att segelflygplanet hade kopplat loss flög han tillbaka till flygplatsen och fällde linan över fältets norra del. När han därefter steg för att göra ett vänstervarv och landa "hostade" motorn två gånger och stannade.

Flygplanet befann sig då på omkring 200 – 300 fots höjd över marken och föraren valde att landa rakt fram. Sättningen kom att ske i blandskog ca

en kilometer norr om fältet. Föraren skadades inte och kunde själv lämna flygplanet.

Skador uppstod bl.a. på flygplanskroppen, vingarna och stjärtpartiet.

En undersökning av flygplanet som gjordes på olycksplatsen visade att bränsletanken innehöll omkring 0,1 liter bränsle. Något bränsleläckage kunde inte hittas.

Bränsletanken på det aktuella flygplanet rymmer 68 liter utnyttjningsbar mängd bränsle. Erfarenhetsmässigt är bränsleförbrukningen ca 34 l/h vid friflygning och ca 40 l/h vid segelflygbogsering.

När föraren tog över flygplanet hade tre bogseringar om sammanlagt 27 minuter utförts sedan fulltankning. Själv flög han först DK (friflygning) under 16 minuter och bogserade sedan under 73 minuter.

Bestämmelser för Civil Luftfart, BCL-D 3.2 mom. 4.6.1, föreskriver att flygning ej får påbörjas, om inte flygplanet medför bränsle och olja i sådan mängd att flygningen med säkerhet kan genomföras.

I Segelflyghandboken artikel 425 anges att vid upprepade segelflygbogseringar kan före varje start kontroll utföras enligt en förkortad checklista:

- 1 Bränslemängd
- 2 Bränslekran, rätt tank
- 3 Förgasarförvärmning, kall
- 4 Blandning, rik
- 5 Klaff i startläge
- 6 Ev. typbunden åtgärd

Utlåtande

Förarens nödländningsmöjligheter när motorstoppet inträffade var begränsade. Det får tillskrivas tursamma omständigheter att han inte skadades i samband med nedslaget i skogen.

Vid motorstoppet hade flygplanet utfört segelflygbogsering under totalt 100 minuter och friflugits under 16 minuter efter den senaste fulltankningen vilket erfarenhetsmässigt borde ha medfört en bränsleåtgång på drygt 75 liter. Bränsletanken rymmer endast 68 liter vilket förklarar varför tanken var i det närmaste tom efter olyckan och varför motorn stannade.

Undersökningen visar att flygningen gjordes med otillräcklig bränslemarginal, vilket var ett avsteg mot såväl gällande BCL som Segelflyghandbokens instruktioner.

Olyckan orsakades av brister i förarens bränsleplanering, vilket resulterade i motorstopp till följd av bränslebrist. Bidragande kan ha varit att föraren genomgick utbildning och var ovan vid flygningens art.

Rekommendationer

Inga.