



RAPPORT C 1990:80

SHK-ärende SE-UGS 66/90

Rapporten avsänd till luftfartsverket 1990-11-27

Luftfartyg typ:	SZD-50-3 PUCHATZ
Typ av flygning:	Passagerarflygning
Väder:	Vind 360°/3 knop, CAVOK
Antal ombord:	Besättning: 1 Passagerare: 1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Övriga skador:	Inga
Förarens ålder, certifikat:	23 år, S
Förarens totala flygtid:	Ca 314 timmar, varav på typen 19 timmar

Ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-UGS havererade den 6 september 1990 kl 0932 på Karlstad flygplats, S län.

Händelsen har utretts av statens haverikommission (SHK; K-E Andersson, ordförande, Nils Benker, utredningschef).

SHK har biträtts av KSAK genom Tor Eliasson och Carl Olsson.

Händelseförlopp:

Under bogserstart på stråk 21 (600x50 m) upplevde föraren av bogserflygplanet dålig acceleration och tvingades svänga vänster för att undvika en skogsdunge. På urkopplingssignal från bogserföraren kopplade segelflygföraren ur på ca 20 m höjd och fortsatte den av bogserläpet påbörjade vänstersväng. Efter ca 90 graders sväng, under vilken segelflygföraren upplevde svårigheter på bogserflygplanets slipström eller vortex, slog segelflygplanets vänstervinge i marken. Segelflygplanet hejdades av ett buskage vid fältgränsen. Skador uppstod på vingor och kropp. Fenan slogs av.

Föraren av bogserflygplanet, en Piper Pa-25-235/360 (Pawnee), har uppgivit att motorvarvet vid föregående start var lågt, 2350 mot normalt 2500 varv. Vid kontroll efter landning uppnåddes 2500 varv, varför förnyad start företogs. Efter bogserflygplanets landning uppnåddes maximalt 2200 varv. Vid kontroll visade det sig att en bit av avgassamlaren lossnat och blockerade utloppet.

SHKs utlåtande:

Haveriet orsakades av att segelflygföraren ej lyckades fullfölja en sväng tillbaka efter att ha tvingats till urkoppling på låg höjd. Orsaken till att segelflygföraren tvingades till denna manöver var att bogserflygplanet ej kunde fortsätta bogseringen på grund av att maximal starteffekt ej kunde uppnås.

SHK finner det anmärkningsvärt att bogserföraren ej uppfattade varningssignalerna efter den föregående starten och redan då lät företa en undersökning av motorn.