



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)  
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:65  
Luftfartshändelse 1989-07-08  
Säve flygplats, Ö län  
Ärende SE-IAO 49/89



# INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:65

Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av International Civil Aviation Organization (ICAO). Rubriker som inte återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
Skrivelse till luftfartsverket	3
SAMMANFATTNING	5
INLEDNING	6
1 FAKTAREDOVISNING	7
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	7
1.2 Personskador	7
1.3 Skador på luftfartyget	7
1.4 Andra skador	7
1.5 Besättningen	7
1.6 Luftfartyget	8
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	8
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och luftfartygvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygvraket	8
1.13 Medicinsk information	9
1.14 Brand	9
1.15 Överlevnadsmöjligheter	9
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	9
2 ANALYS	9
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	10
4 REKOMMENDATIONER	10
5 ÖVRIGT	-

## BILAGA

- 1 Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

## Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar



Luftfartsverket

Rapport C 1989:65

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 8 augusti 1989 på Säve flygplats, O län, med luftfartyget SE-IAO.

SHK får härmed enligt 121 § luftfartsförordningen (1986:171) överlämna rapport över undersökningen.

Hans Gullberg

Nils Benker

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:65  
Ärende SE-IAO 49/89

Luftfartyg typ:	Piper PA-18-150
Tidpunkt för händelsen:	1989-07-08 kl 13.00
Plats:	Säve flygplats, Ö län
Typ av flygning:	Reklamflyg
Väder:	Vind 250/7, CAVOK
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	43 år, B + bogsertillstånd
Förarens totala flygtid:	836 timmar, varav på typen 28 timmar

I upptagning efter misslyckat försök att lyfta ett reklamsläp kom föraren att oavsiktligt dra av gasen. Flygplanet överstegrades och slog i marken. Förarens relativt ringa erfarenhet av denna typ av flygning var en bidragande faktor till haveriet.

SHK har tillagt: När överstegringen väl var ett faktum borde föraren i tillägg till fullt gaspådrag ha fällt ut full klaff i ett försök att häva överstegringen. Om detta ej lyckats hade åtgärden i vart fall mildrat effekten av en islagning i marken.

## INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 8 juli 1989 kl 13.55 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-IAO havererat på Säve flygplats, Ö län, samma dag kl 13.00.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Hans Gullberg, ordförande och Nils Benker, utredningschef.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-10-03	SHK:s kansli	Gullberg, Benker, från Luftfartsverket K G Bask, företrädare för ASA Reklamflyg AB, föraren

## 1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Avsikten med flygningen var att bogsera reklamsläp. Efter att ha lagt ut släpet på gräsfältet till vänster om bana 19 på Säve flygplats startade föraren flygplanet SE-IA0 från samma bana. Inflygning för upptagning av släpet gjordes i högervarv. De två första upptagningsförsöken misslyckades. I upptagning efter det tredje försöket, som också misslyckades, kom föraren att dra av gasen vid kontroll av om släpet var med. Härvid kom flygplanet i ett överstegrat läge och började sjunka. Föraren lyckades inte häva överstegringen trots fullt gaspådrag. Han valde därför att återigen dra av gasen strax innan flygplanet tog mark. Flygplanet kom att stanna efter en vänster ground loop på ca 160°.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
Omkomna	-	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-
Lindrigt skadade	-	-	-
Inga skador	1	-	-
Totalt	-	-	-

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 43 år och hade gällande B certifikat + bogsertillstånd.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Senaste 24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	5	19	836
Denna typ		4	28

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 12

Inflygning på typen gjordes 1985-07-17.

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1989-07-07 på Piper PA-18-150.

Föraren hade tidigare gjort ca 20 lyft med reklamsläp, utförda under senaste halvåret.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: ASA Reklamflyg AB

Luftfartyget

Typ:	Piper PA-18-150
Serienummer:	18-7809141
Tillverkningsår:	1978
Flygvikt:	Max tillåten 795 kg, aktuell 733,6
Aktuellt tyngdpunktsläge:	Inom tillåtna gränser
Motorfabrikat:	Lycoming
Motormodell:	0-320
Antal motorer:	1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: AVGAS noll

Total gångtid (luftfartyget):	2240 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	5 timmar
Motorgångtid efter grundöversyn:	2240 timmar
Propeller efter grundöversyn:	60 timmar

Propeller: Sensenich

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Vind 250<sup>0</sup>/7 knop. CAVOK.  
Marktemperatur +28<sup>0</sup>C. QNH 1212 hPa.

1.9 Radiokommunikationer

Radioförbindelse med Sävetornet.

1.10 Flygfältsdata

Säve flygplats, 20 m ö h. Hårdgjord bana, torr, tillgänglig banlängd 1926 m, god bromsverkan.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak1.12.1 Haveriplatsen

Position 57<sup>0</sup> 47' N 11<sup>0</sup> 52' E

Ca 20 m väster om bana 19 mittemot den civila terminalen.

1.12.2 Luftfartygvraket

Skador på landställ, vänster vinge, propeller och flygplanskroppen.



### 1.13 Medicinsk information

Det finns inget som tyder på annat än att föraren var i god fysisk och psykisk kondition.

### 1.14 Brand

Utbröt ej.

### 1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

Utrymningen var lätt. Axelremmar användes, brast ej.

### ELT

Aktiverades automatiskt.

### 1.17 Övrigt

Lyft av reklamsläp tillgår så, att föraren försöker med en fångkrok, hängande i en lina bakom och under flygplanet, fånga släpets draglineända. Under hela lyftmomentet stiger flygplanet mycket kraftigt och ligger hela tiden nära flygplanets överstegringsgräns.

I det aktuella fallet var fångkrokslinan ca 8 m lång och släpet ca 30 m långt. Släpets draglineända hängde på två 2,5-3 m höga pinnar som var placerade på 6 m avstånd från varandra.

Föraren har på fråga uppgett att han i det snabba förloppet ej övervägde möjligheten att med klaffutfällning häva stallen.

## 2 ANALYS

Att vid lyft av reklamsläp fånga släpets slutända är en precisionsmanöver och även erfarna förare kan ibland behöva flera försök innan lyftet lyckas.

Förarens åtgärd att dra av gas åstadkom att flygplanet vek sig.

Det inträffade haveriet får tillskrivas förarens relativa ringa erfarenhet av denna typ av flygning.

När överstegringen väl var ett faktum borde föraren i tillägg till fullt gaspådrag ha fällt ut full klaff i ett försök att häva överstegringen. Om detta ej lyckats hade åtgärden i vart fall mildrat effekten av en islagning i marken.

## 3 SLUTSATSER

### 3.1 Undersökningsresultat

a) Föraren var behörig att utföra flygningen.

- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Det finns inga tecken på teknisk störning som kan ha bidragit till haveriet.
- d) Vädret har inte inverkat.
- e) Flygplanet överstegrades och slog i marken efter flera misslyckade försök att lyfta ett reklamsläp.

### 3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet berodde på att föraren oavsiktligt drog av gasen och sedan förlorade kontrollen över flygplanet. En bidragande faktor var förarens relativt ringa erfarenhet av denna typ av flygning.

## 4 REKOMMENDATIONER

Inga.