



RAPPORT C 1990:92

SHK-ärende SE-UAL 46/90

Rapporten avsänd till luftfartsverket 1990-12-28

Motorsegelflygplan typ:	Grob G 109 B
Typ av flygning:	Allmän flygträning
Väder:	Varierande vind/5 knop, CAVOK, temp +20°. QNH 1015 hPa
Antal ombord:	Besättning: 1. Passagerare: 1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Betydande.
Skador i övrigt:	Inga
Förarens ålder, certifikat:	60 år, S
Förarens flygtid:	Ca 996 timmar, varav på typen 67 timmar

---

Ett motorsegelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UAL havererade den 30 juni 1990 kl 17.00 i Hjärtum, Ö län (position 58° 10' N 12° 08' E).

Händelsen har utretts av statens haverikommission (SHK; Hans Gullberg, ordförande, Nils Benker, utredningschef, Claes Jernow och Nils Sundin, sakkunniga). SHK har biträts av KSAK genom Geron Johansson. Utredningen har följts av luftfartsverket genom K G Bask.

#### Händelseförlopp:

Flygningen, som varade ca 1,5 timme, bestod av omväxlande termik- och motorflygning, varvid motorn startades/stoppades 4-5 gånger. Sista termikflygningen med motorn stoppad och propellern flöjlad varade ca 15 minuter. Därefter gjordes försök att vindmilla igång motorn. Vid gaspådrag erhöles ingen respons. Upprepade försök med gaspådrag, förvärmning och tillslag av bränslepump genomfördes utan resultat.

På ca 600 m höjd bestämde sig föraren för utelandning. Utelandningsfältet låg på ca 10 km avstånd. På 200-300 m höjd upptäckte han att han inte skulle nå fram till fältet och han bestämde sig för ett annat fält. På finalen flög han först under en teleledning och omedelbart därefter under en kraftledning. För att ej slå i ledningsstolpen med vänster vinge landade han till höger på stråket varvid höger vinge lätt slog i en telestolpe och kraftigare slog i nästa telestolpe vilket medförde att höger vinge gick av. Flygplanet gjorde därefter groundloop åt höger.

Propellern flöjlades ej efter startförsöket utan roterade under hela landningsfasen.

Motorn provstartades utan svårigheter vid haveriplatsen. Motorn har dessutom kontrollerats genom KSAK:s försorg. Inte heller denna undersökning har visat något onormalt.

Flygplantypen har enkelt tändsystem. Magnetomkopplaren har fyra lägen. Det längst till till höger är tillslag, de övriga är frånslag. Detta beskrivs i flyghandboken. Föraren har uppgett att han förmodligen gjort startförsök i andra läget, vilket alltså är ett frånslagsläge.

SHKs utlåtande:

Haveriet berodde på att föraren vid utelandning manövrerade motorsegelflygplanet så att höger vinge kolliderade med stolpar. Bidragande faktorer till haveriet har varit:

- Föraren fick inte i gång motorn p g a att magneten inte var inkopplad.
- Magnetomkopplarens utformning var olämplig.
- Föraren flöjlade inte propellern efter de misslyckade startförsöken, vilket gav högre sjunkhastighet och följaktligen minskad räckvidd och kortare tid för att planera landningen.
- Föraren tvingades att i ett sent skede välja slutgiltigt utelandningsfält.
- Föraren landade i ogynnsam riktning med hänsyn till utelandningsfältets dimensioner och hinder.

Rekommendation:

Luftfartsverket bör tillse att magnetbrytaren på flygplantypen byts mot en av tvålägestyp.

Övrigt:

SHK erinrar om att flygning med motorsegelflygplan skall läggas upp på samma sätt som flygning med segelflygplan. Flygningen får alltså inte läggas upp med utgångspunkt från att återstart av motorn alltid lyckas.