



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:2
Luftfartshändelse 1989-03-13
Norbergs flygplats, U län
Ärende SE-UAM 17/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:2

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	-
1.9 Radiokommunikationer	-
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	-
1.14 Brand	8
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	9
5 ÖVRIGT	-

BILAGA

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

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk normaltid (SNT)
= UTC + 1 timma



Luftfartsverket

Rapport C 1990:2

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 13 mars 1989 på Norbergs flygplats, U län, med luftfartyget SE-UAM.

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

Olof Forssberg

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:2
Ärende SE-UAM 17/89

Luftfartyg typ:	Scheibe SF 25 B
Tidpunkt för händelsen:	1989-03-13 kl 1310
Plats:	Norbergs flygplats, U län
Typ av flygning:	DK-skolning
Väder:	Vind 230°, 5-10 knop. Molnfritt. Sikt > 10 km. Marktemp 10° C. QNH 1007 mb
Antal ombord:	Besättning: 2 Passagerare: 0
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget	Omfattande
Lärarens ålder, certifikat:	28 år, A + S
Elevens ålder, certifikat	53 år, S
" flygtid:	Ca 143 timmar

Föraren övade start- och landningar i DK. Han gjorde en för kraftig upptagning, varför han planade ut och påbörjade en ny upptagning. Också denna blev för kraftig. Flygplanet överstegrades och sjönk igenom samt kolliderade med banan med låg nos. Läraren hann aldrig ingripa.

Haveriet orsakades av att föraren gjorde en för kraftig upptagning i förhållande till farten. Bidragande faktorer var:

- o Läraren överskattade elevens flygförmåga.
- o Läraren övervakade inte flygningen tillräckligt väl.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 4 april 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-UAM havererat på Norbergs flygplats, U län, den 13 mars 1989 kl 13.10.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Olof Forssberg, ordförande, och Lennart Ringqvist, teknisk utredningschef.

SHK har biträtts av KSAK genom Torleif Hiort som sammanställt rapporten.

Händelsen är av okomplicerad beskaffenhet. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-11-16	SHKs kansli	Forssberg, Ringqvist, KSAKs flygsäkerhetsmän samt Klas-Göran Bask, luftfarts- inspektionen

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren av SE-UAM var under utbildning och övade start- och landningar med sin lärare i DK. Efter att ha utfört en landning utan problem, startade föraren för att utföra ytterligare en landning. Vid inflygningen på finalen, på ca tre meters höjd och med en fart av ca 80-90 km/tim, påbörjade föraren upptagning. Upptagningen blev för kraftig varför föraren planade ut och påbörjade en ny upptagning. Upptagningen blev även denna gång för kraftig men nu överstegrades flygplanet och sjönk igenom. Flygplanet kolliderade med banan med låg nos. Efter kollisionen med banan blev flygplanet stående horisontellt.

Läraren som hade kommenterat att eleven flög för sakta, hann aldrig ingripa.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>	<u>Totalt</u>
Omkomna	-	-	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-	-
Lindrigt skadade	-	-	-	-
Inga skador	2	-	-	2
<hr/>				
Totalt	2	-	-	2

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Segelflygläraren var vid haveritillfället 28 år och hade gällande A- och S-certifikat.

<u>Segelflygtid</u> <u>(timmar/starter) senaste</u>	<u>3 dagar</u>	<u>30 dagar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	0,9/2	5,4/20	8,6/7	218/367
Denna typ	0,9/2	5,4/20	8,6/7	54,6/101

Motorflygtid : 161 timmar

Eleven var vid haveritillfället 53 år och hade gällande S-certifikat.

<u>Segelflygtid</u> <u>(timmar/starter) senaste</u>	<u>3 dagar</u>	<u>30 dagar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	-	-	-	143,5/301
Denna typ	-	-	-	4,25/-

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Norbergs flygklubb, Box 59, 778 01 NORBERG

Luftfartyget

Typ:	Scheibe SF 25B
Serienummer:	4641
Tillverkningsår:	1969
Flygvikt:	Max tillåten 555 kg, aktuell 555 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	Inom godkänt område
Motorfabrikat:	Start Stamo
Motormodell:	MS-1500-20
Antal motorer:	1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: Bilbensin (98 oktan)

Total gångtid (luftfartyget):	4685,5 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	259,5 timmar
Motorgångtid efter grundöversyn:	169 timmar
Propeller/rotorgångtid efter grundöversyn:	169 timmar

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Vind 230^o, 5-10 knop. Molnfritt. Sikt > 10 km. Marktemperatur 10^o C.
QNH 1007 mb.

1.10 Flygfältsdata

Bana 19. Asfalt. 720 x 16 m. Snöbelagd.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lat 60^o 07' N, long 17^o 14' E

Ca 30 m in på bana 19 på Norbergs flygplats.

1.12.2 Luftfartygvraket

Främre delen av flygkroppens undersida intryckt. Skador på propeller och motor.

1.14 Brand

Uppstod inte.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren och läraren var behöriga att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Vid landning överstegrades flygplanet och sjönk igenom.
- d) Flygplanet kolliderade med banan.
- e) Läraren hann aldrig ingripa.

3.2 Sannolik haveriorsak

Föraren gjorde en för kraftig upptagning i förhållande till farten.

Bidragande faktorer har varit:

- o Läraren överskattade elevens flygförmåga.
- o Läraren övervakade inte flygningen tillräckligt väl.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

