



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)  
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:31  
Luftfartshändelse 1989-05-18  
Sundbro flygplats, Uppsala, C län  
Ärende SE-TUL 27/89



# INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:31

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	-
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	8
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	8
3 SLUTSATSER	8
3.1 Undersökningsresultat	8
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	9
5 ÖVRIGT	-
<u>BILAGA</u>	
1	Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

## Anmärkning

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



STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum

1990-04-04

Ärendebeteckning

SE-TUL 27/89

Luftfartsverket

Rapport C 1990:31

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 18 maj 1989 på Sundbro flygfält, Uppsala, C län, med luftfartyget SE-TUL.

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

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist

Claes Jernow

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:31  
Ärende SE-TUL 27/89

Luftfartyg typ:	Scheibe SF 25D Falke
Tidpunkt för händelsen:	1989-05-18 kl 15.30
Plats:	Sundbro flygfält, Uppsala, C län stråk 24
Typ av flygning:	Skolflygning, EK
Väder:	Vind 250°, 5-8 knop, sikt mer än 10 km, moln 3-4/8 cumulus, bas 1500 m
Antal ombord:	1
Personskador:	Allvarliga
Skador på luftfartyget	Omfattande skador på flygplanskroppen
Förarens ålder	55 år
Förarens totala segelflygtid	28 timmar
Antal segelflygstarter	117
Lärarens ålder, certifikat:	41 år, S

Motorsegelflygplanet havererade p g a att föraren vid landningen tog åt sig spaken för kraftigt vid upptagningen, varvid planet stallade, sjönk igenom och kolliderade med banan.

## INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 19 maj 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-TUL havererat på Sundbro flygfält, Uppsala, C län, den 18 i samma månad kl 15.30.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Hans Gullberg, ordförande, Lennart Ringqvist, utredningschef, och Claes Jernow, sakkunnig.

SHK har biträts 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>
1989-11-15	SHKs kansli	Gullberg, Ringqvist, Jernow, KSAKs flygsäkerhetsmän, från luftfartsverket K G Bask

## 1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren av SE-TUL var under utbildning och utförde en navigeringsflygning med motorsegelflygplanet SE-TUL på ca 70 km EK från Sundbro flygfält. Han återvände för landning och flög in i varvet på ett normalt sätt.

Vid inflygningen, på finalen, på ca 2 meters höjd påbörjade han upptagning. Upptagningen fortsatte ned till ca 1 meters höjd. Plötsligt steg motorsegelflygplanet kraftigt till ca 5 meters höjd där det överstegrades och sjönk igenom. Planet kolliderade med marken i horisontellt läge och blev efter en mindre gir stående i kanten av banan.

Läraren, som stod vid märket, hade i samband med den kraftiga upptagningen uppmanat föraren att dra på mera gas men detta hade ej uppfattats av föraren.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande skador på flygplankroppen.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 55 år.

Flygklubben hade ej ansökt om elevgodkännande utan hade beräknat att göra det i samband med cert-ansökan.

## Segelflygtid

<u>(timmar/starter) senaste</u>	<u>3 dagar</u>	<u>30 dagar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	0,2/1	2,5/7	3/9	28/117
Denna typ	0,2/1	2,5/7	3/9	18/80

Föraren påbörjade sin utbildning under 1988 och flög då sina första EK-flygningar. Utbildningen avbröts ca 5 månader under vinterperioden 88/89 och påbörjades åter i april 1989 med en långnavigering, DK. Veckan före haveriet flög han åter EK. Den aktuella dagen flög han en DK-flygning med läraren innan han startade sin navigeringsflygning.

Läraren var vid haveritillfället 41 år och hade gällande S-cert samt bevis som segelflyglärare.

## 1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Uppsala flygklubb, Box 13048, 750 13 UPPSALA

### Luftfartyget

Typ:	Scheibe SF 25 D
Serienummer:	4670-10
Tillverkningsår:	1969

Flygvikt/tyngdpunktsläge låg inom godkänt område.

Flygplanet hade gällande luftvärdighetsbevis.

## 1.7 Meteorologisk information

Vind 250° 5-8 knop, moln 3-4/8 cu med bas 1500 m, sikt > 10 km, temperatur + 20° C, QNH 1007 hPa.

### 1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

#### 1.12.1 Haveriplatsen

Position: 59° 55' N 17° 32' E.

Haveriplats: Ca 130 m in på bana 24 på Sundbro flygfält. Sundbro flygfält har ett grässtråk 24-06 med längd 450 m och bredd 25 m.

#### 1.12.2 Luftfartygvraket

Efter haveriet stannade motorsegelflygplanet i normalläge.

Skador: Främre delen av kroppsundersidan kraftigt intryckt. Skador på propeller och motor.

## 1.13 Medicinsk information

Föraren erhöll ryggsador. Sjukskriven ca 3 månader.

## 2 ANALYS

Den utdragna utbildningen kan ha varit till nackdel för föraren när det gällde att klara den uppkomna situationen.

## 3 SLUTSATSER

### 3.1 Undersökningsresultat

- Föraren var under utbildning men hade ej något elevgodkännande från luftfartsverket.
- Motorsegelflygplanet var luftvärdigt och något tekniskt fel som kan ha bidragit till haveriet har ej kunnat påvisas.



- Föraren hade samma dag som den aktuella flygningen utfördes genomfört en godkänd DK-flygning.
- Det rådde goda väderförhållanden för EK-flygning.

### 3.2 Sannolik haveriorsak

Motorsegelflygplanet havererade p g a att föraren vid landningen tog åt sig spaken för kraftigt vid upptagningen, varvid planet överstegrades, sjönk igenom och kolliderade med banan.

## 4 REKOMMENDATIONER

Inga.

