



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)  
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:23  
Luftfartshändelse 1989-08-07  
Alingsås flygfält, P län  
Ärende SE-UBR/KDP 76/89

## INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:23

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
1.5.1 Befälhavaren UBR	7
1.5.2 Befälhavaren KDP	7
1.6 Luftfartyget	7
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	8
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd-och ljudregistratorer	8
1.12 Haveriplats och luftfartygvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygvraket	9
1.13 Medicinsk information	9
1.14 Brand	9
1.15 Överlevnadsmöjligheter	9
1.16 Särskilda prov och undersökningar	9
1.17 Övrigt	9
2 ANALYS	10
3 SLUTSATSER	10
3.1 Undersökningsresultat	10
3.2 Sannolik haveriorsak	10
4 REKOMMENDATIONER	10
5 ÖVRIGT	-

### BILAGOR

- 1 Utdrag ur cert reg beträffande föraren av SE-UBR (endast till luftfartsverket)
- 2 Dito betr föraren av SE-KDP

### Anmärkning

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



STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum

1990-03-09

Ärendebeteckning

SE-UBR/SE-KDP 76/89

Luftfartsverket

Rapport C 1990:23

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 7 augusti 1989 på Alingsås flygfält, P län, med luftfartygen SE-UBR/SE-KDP.

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

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:23  
Ärende SE-UBR/SE-KDP 76/89

Luftfartyg typ (UBR):	H 36 Dimona
Tidpunkt för händelsen:	1989-08-07 kl 18.55
Plats:	Alingsås, P län
Typ av flygning:	AFT
Väder:	Vind 190 <sup>o</sup> /ca 10 kt, sikt >20 km, moln 1/8 bas >1000 m
Antal ombord (UBR):	Besättning: 1 Passagerare: 1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget (UBR):	Omfattande
UBR	
Förarens ålder, certifikat:	34 år, S
Förarens flygtid:	Ca 80 timmar, varav på typen 69 timmar
KDP	
Förarens ålder, certifikat:	48 år, A
Förarens flygtid:	Ca 340 timmar

Haveriet inträffade när föraren av SE-UBR, för att undvika kollision med ett flygplan av typ Cessna 172 med registreringsbeteckningen SE-KDP, i utrullningen efter landning och i hög fart förde flygplanet utanför stråkytan och därvid rullade ned i ett dike. Bakomliggande orsak var flygplanet KDPs rörelse mot eller in på landningsstråket.

## INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 7 augusti 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-UBR havererat på Alingsås flygfält, P län, samma dag kl 18.55.

Händelsen har utretts av SHK som företrätts av Hans Gullberg, ordförande, och Lennart Ringqvist, utredningschef.

SHK har biträtts av KSAK genom Carl Olsson, som sammanställt rapporten.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-11-16	SHKs kansli	Gullberg, Ringqvist, KSAKs säkerhetsmän, K-G Bask, luftfartsverket

## 1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Flygplanet SE-UBR kom in i landningsvarvet för ett kort besök på Alingsås flygfält. Samtidigt stod en Cessna 172 (SE-KDP) på uppställningsplatsen framför hangarerna med motorn igång i avsikt att företaga en kort flygning. Efter att ha följt normal landningsprocedur landade föraren av UBR på bana 19. Samtidigt som han tog mark taxade KDP ut på stråket, varför UBRs förare såg sig tvungen att väja vänster för att undvika kollision. Därvid rullade UBR av stråket och kolliderade med ett mindre dike.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande skador på UBR.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningarna1.5.1 Befälhavaren UBR

Föraren var vid haveritillfället 34 år och hade gällande S-cert.

Segelflygtid (timmar/starter)	Senaste 3 dagar	Senaste 30 dagar	Senaste 90 dagar	Totalt
Segelflygplan inkl motorseglare	1,5/4	11/15	15/25	80/259
Aktuell typ	1,5/4	7/10	7/10	69/236
Motorsegelflygplan	1,5/4	7/10	7/10	69/236
Motor	-	-	-	-

Inflygning på typen gjordes 1988-07-08.

1.5.2 Befälhavaren KDP

Föraren var vid haveritillfället 48 år och hade gällande A-cert.

Total flygtid var ca 340 timmar varav ca 300 timmar på typen.

1.6 Luftfartyget (UBR)

Ägare/Innehavare: Östflyg, Kalmar

Typ: Motorsegelflygplan av typ H 36  
 Dimona  
 Serienummer: 36 222  
 Flygvikt: Max tillåten 770 kg, aktuell 740 kg  
 Aktuellt tyngdpunktsläge: Inom tillåtet område  
  
 Motorfabrikat: Limbach  
 Motormodell: L 2000 EB  
 Antal motorer: 1  
  
 Motorgångtid efter grundöversyn: 339 timmar  
 Propellergångtid efter grundöversyn: 339 timmar  
 Propellerfabrikat: Hoffmann

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

#### 1.7 Meteorologisk information

Väderinformation inhämtades via automatisk telefonsvarare.

Väder: Vind 190<sup>o</sup>/ca 10kt  
 Sikt >20 km  
 Moln 1/8 bas >1000 m.

Dager rådde.

#### 1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

#### 1.9 Radiokommunikationer

Ingen dubbelriktad radiotrafik var upprättad. Blindsändning enligt normal procedur vid okontrollerade flygplatser gjordes av UBR enligt föraren. Något radioanrop skedde ej från KDP.

#### 1.10 Flygfältsdata

Alingsås flygfält är beläget 3,7 km NE Alingsås på 69 möh och består av ett grässtråk 825x50 m orienterat i riktning 01/19.

Flygtrafikledning saknas.

Vid tillfället var bana 19 i användning. Banytan var torr.

Landningsmärke saknades men vindstrut fanns.

#### 1.11 Färd- och ljudregistratorer

Inga.

#### 1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

##### 1.12.1 Haveriplatsen

Position: 5757 N 1235 E.

Haveriplatsen är belägen på stråkets östra sida ca 380 m från tröskeln bana 19. Ett grunt dike utgör gräns mellan stråket och intilliggande åker.

Enligt ett vittne fanns bromsspår efter KDP på stråket. Dessa har dock ej säkrats.

#### 1.12.2 Luftfartygsvraket

Flygplanvraket blev stående i normal attityd med nosen i riktning ca 45° mot banan. Landstället var avslaget vid kollision med ett grunt dike och propellern skadad.

Alla skador bedöms ha uppkommit vid haveriet.

#### 1.13 Medicinsk information

Inget tyder på annat än att förarna var vid god fysisk och psykisk kondition vid tillfället.

#### 1.14 Brand

Utbröt ej.

#### 1.15 Överlevnadsmöjligheter

Inga skador på UBRs cockpit. Samtliga fastbindningsremmar användes utan att brista.

#### 1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

#### 1.17 Övrigt

Två vittnen befann sig på plattan i närheten av KDP och såg hela förloppet på nära håll. Båda är hängflygare men ingen har utbildning på segel- eller motorflygplan. De har ingen anknytning till klubben utan befann sig där "för att titta på verksamheten".

Sammanfattningsvis överensstämmer vittnesmålen i att KDP stod med stjärten mot banändan bana 19 och nära bankanten när UBR kom in för landning. Därefter, samtidigt som UBR satte hjulen i marken, svängde KDP 180° ut på banan och taxade bort mot banändan. Ett av vittnena uppger också att KDP bromsade häftigt när UBR passerade. Enligt bägge vittnena hade luftfartygen kolliderat om inte UBR gjort undanmanöver. De stegade upp avståndet med ledning av hjulspåren i gräset och bedömde avståndet mellan vingpetsarna till mellan en och två meter.

Föraren av KDP uppger att han befann sig på plattan under hela vändningsmanövern och att han ej passerat stråkgränsen när motorsegelflygplanet passerade. Han uppfattade ej att något tillbud skett och taxade därför bort till banändan och startade. Han uppger sig vidare ha haft radion på under hela förloppet men ej ha hört några anrop förrän han stod vid banändan och UBR anropade honom med orden "Det blev visst trångt på banan". Han svarade då "Jag vände på plattan". Han genomförde flygningen som planerat och började ana att något hänt först när han från luften såg



spåren i gräset och att UBR stod kvar i bankanten. Han anser att någon kollisionsrisk aldrig förelåg.

Föraren av UBR säger sig ha kommit in över fältet på ca 500 m höjd över marken och efter att ha minskat höjden ha gått in i trafikvarvet. Han meddelade både medvindslinje och final på aktuell frekvens genom blind-sändning. När han just satt sig, något till höger om mittlinjen, taxade KDP ut framför honom varför han väjde vänster för att undvika kollision eftersom farten var för hög för att bromsa. Han anser att KDP var helt ute på banan och att de definitivt hade kolliderat om han ej hade väjt.

## 2 ANALYS

Föraren av KDP körde från stillastående mot stråket samtidigt som UBR landade. Föraren av UBR väjde för att undvika en kollision mellan flygplanen. Av vittnesförhör framgår att fog fanns för denna åtgärd.

## 3 SLUTSATSER

### 3.1 Undersökningsresultat

- a) Förarna var behöriga att utföra flygningarna.
- b) Motorsegelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.
- c) Motorsegelflygplanets vikt och balans låg inom tillåtna värden.
- d) Alla skador bedöms ha uppkommit genom haveriet.
- e) I utrullning efter landning med UBR uppstod risk för kollision mellan UBR och KDP.

### 3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet inträffade på grund av att föraren av SE-UBR, för att undvika kollision med KDP, i utrullningen efter landning och i hög fart förde flygplanet utanför stråkytan och därvid rullade ned i ett dike. Bakomliggande orsak var flygplanets KDPs rörelse mot eller in på landningsstråket.

## 4 REKOMMENDATIONER

Inga.