



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:4
Luftfartshändelse 1989-08-15
Källunga, 3 km NO om
Herrljunga flygplats, R län
Ärende SE-UHH 77/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:4

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	8
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	8
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	9
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	-
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



Luftfartsverket

Rapport C 1990:4

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 15 augusti 1989 i Källunga, 3 km NO om Herrljunga flygplats, R län, med luftfartyget SE-UHH.

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

Olof Forssberg

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:4
Ärende SE-UHH 77/89

Luftfartyg typ:	Grob Twin Astir II
Tidpunkt för händelsen:	1989-08-15 kl 19.15
Plats:	Källunga, 3 km NO om Herrljunga flygplats, R län
Typ av flygning:	C-skolning EK
Väder:	Vind 200 ⁰ , 12-14 knop. Sikt ca 10 km och dis. Moln 8/8 AC med bas 7-800 m. Marktemperatur + 20 ⁰ C
Antal ombord:	Besättning: 1 Passagerare: 0
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget	Omfattande
Lärarens ålder, certifikat:	51 år, S + A
Elevens ålder, flygtid	47 år, 11,3 timmar
	43 flygningar, varav 9 EK

Haveriet inträffade under EK-skolning. Eleven tränade svängar. Han drev bort från fältet. Läraren övervakade inte första delen av flygningen och saknade inte eleven förrän han var utom synhåll. Eleven utelandade på ett fält som var för kort och på vilket det fanns en stenmur i varje ände. För att undvika att kollidera med stenmuren efter sättning gjorde eleven en avsiktlig groundloop.

Haveriet orsakades av den avsiktliga groundloopen. Bidragande orsaker har varit att eleven inte i tid uppmärksammade att han drev bort från fältet, att läraren brast i övervakningen av elevens flygning och inte kunde bistå honom när det behövdes samt att fältet var alldeles för kort i den valda landningsriktningen.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 28 augusti 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-UHH havererat i Källunga, 3 km NO om Herrljunga flygplats, R län, den 15 augusti 1989 kl 19.15.

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

SHK har biträtts av KSAK genom Anders Blom 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, luftfartsinspektionen

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren, som var under utbildning, gjorde sin tredje EK-flygning för dagen. Han kopplade loss på 550 meters höjd och var då 3-4 km SV om flygfältet.

Under flygningen skulle eleven träna svängar. Då det var termik i området höll flygplanet höjden men drev med vinden öster om fältet. När eleven upptäckte sin belägenhet, flög han mot fältet men då vinden på höjd var västlig (markvind 200⁰) fortsatte han att driva rakt öster ut. Han felorienterade sig på en kyrka, vilket gjorde att han flög fel väg mot fältet.

När han väl återfick orienteringen insåg han att han inte skulle kunna nå fältet, utan han beslöt sig för att utelanda på ett fält som han flugit över tidigare.

När han kom tillbaka till det tilltänkta landningsområdet var höjden så låg att han inte kunde göra en bedömningslandning 2 x 90 utan han landade rakt fram i medvind. På gårdet som var 80 m långt i landningsriktningen fanns det stenmurar i vardera änden. Efter sättningen ansatte han en groundloop åt vänster för att undvika att rulla in i stenvuren.

Läraren övervakade inte första delen av flygningen. När han saknade eleven hade eleven drivit utom synhåll från fältet. Läraren kunde därför inte hjälpa eleven tillbaka via radion.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 48 år och var under utbildning.

<u>Segelflygtid</u> <u>(timmar/starter) senaste</u>	<u>3 dagar</u>	<u>30 dagar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	1,6/5	4,8/20	9,3/36	11,3/43
Denna typ	1,6/5	4,8/20	9,3/36	11,3/43

1.6 Luftfartyget

Ägare: Herrljunga flygklubb

Luftfartyget

Typ:	Grob Twin Astir II
Serienummer:	3331
Tillverkningsår:	1980
Flygvikt:	Max tillåten 580 kg, aktuell 473 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	Inom tillåtet område
Total gångtid (luftfartyget):	1452 timmar
Gångtid efter senaste årstillsyn	363 timmar

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Väderbriefing ej utnyttjad.

Vädret vid tidpunkten för händelsen.

Vind 200⁰, 12-14 knop. Sikt ca 10 km samt dis. Moln 8/8 AC med bas 7-800 m. Marktemperatur + 20⁰ C.

1.9 Radiokommunikationer

Eleven hade radioförbindelse upprättad med klubbens markstation och med läraren.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Fanns ej, krävdes ej.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: 5803 N 1310 E

Flygplanet havererade på en åker som låg 3 km NO Herrljunga flygplats och 150 m över havet. Åkern som var orienterad i riktning 120⁰/300⁰ var 80 m bred och 400 m lång samt bevuxen med 80 cm högt vete. Sett i landningsriktningen (360⁰) lutade åkern uppför och hade en stenmur i varje ände.

1.12.2 Segelflygplanvraket

Flygplanvraket blev stående i 90⁰ vinkel från landningsriktningen åt vänster, strax framför en stenmur.

Flygkroppen var sprucken på vänster sida bakom vingen och på höger sida bakom huvudhjulet. Fälgen till noshjulet var deformerad. Infästningen till sidorodret loss i fena och sidoroder. Infästningsbeslaget till stabilisatorn var deformerat.

Samtliga skador bedöms ha uppkommit vid haveritillfället.

1.13 Medicinsk information

Inget tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition var nedsatt vid haveritillfället.

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda. Samtliga fastbindningsremmar användes och förblev intakta under haveriförloppet.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Eleven var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.
- c) Eleven var under utbildning och ansvarig lärare fanns på fältet.
- d) Radiokommunikation var upprättad mellan lärare och elev.
- e) Alla skador bedöms ha uppkommit vid haveritillfället.
- f) Föraren tvingades att göra en utelandning som blev forcerad i svårlandad terräng.

3.2 Sannolik haveriorsak

Föraren gjorde en avsiktlig groundloop för att undvika att kollidera med en stenmur.

Bidragande orsaker har varit:

- Eleven uppmärksammade inte i tid att han drev bort från fältet.
- Läraren brast i övervakningen av elevens flygning och kunde inte bistå honom när det behövdes.
- Fältet var alldeles för kort i den valda landningsriktningen.

