



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)  
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:6  
Luftfartshändelse 1989-06-19  
Göteborg-Säve flygplats, Ö län  
Ärende SE-HYB 42/89



# INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:6

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	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	8
1.13 Medicinsk information	-
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



STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum

1990-01-18

Ärendebeteckning

SE-HYB 42/89

Luftfartsverket

Rapport C 1990:6

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 19 juni 1989 på Göteborg-Säve flygplats, O län, med luftfartyget SE-HYB.

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

Olof Forssberg

Lennart Ringqvist

Claes Jernow

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:6  
Ärende SE-HYB 42/89

Luftfartyg typ:	Autogyro "Humlan"
Tidpunkt för händelsen:	1989-06-19 kl 20.00 lokal tid
Plats:	Säve flygplats, Ö län
Typ av flygning:	Privat, flygutprovning
Väder:	Svag vind, god sikt
Antal ombord:	Besättning: 1 Passagerare: 0
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	67 år, A
Förarens flygtid:	163 timmar, varav 22 på typen.

Efter start från bana 01 i högervarv uppstod varvtalsfall på motorn. Trots viss återhämtning av varvtalet lyckades föraren inte nå tillbaka till fältet varför han nödlandade på en sädesåker. Nedslaget blev kraftigt och autogyron fick omfattande skador.

Haveriet orsakades av hård sättning på grund av genomsjunkning.

Bidragande faktor var motorstörning.

## INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 19 juni 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-HYB havererat på Säve flygplats, Ö län, samma dag kl 20.00.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Olof Forssberg, ordförande, Lennart Ringqvist, teknisk utredningschef, samt Claes Jernow, flygoperativt sakkunnig.

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

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-12-17	SHKs kansli	Forssberg, Ringqvist, Jernow och Klas-Göran Bask, luftfarts- inspektionen

## 1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren startade med flygplanet från bana 01 på Göteborg/Säve flygplats. Då flygplanet befann sig på ca 400 fots höjd och han just påbörjat en svag högersväng tappade motorn effekt och började gå ojämnt. Föraren kopplade på förgasvarmluft och höll farten vid 80 km/tim. Motorvarvtalet hade sjunkit från 3500 till 2900 varv/minut. Föraren anropade Säve och fick tillstånd att gå tillbaka till fältet. Efter ca en minuts gång på varmluft kopplade föraren tillbaka till kallluft. Motorvarvtalet steg nu till 3000 varv/minut. Föraren bedömde att han inte skulle nå tillbaka till fältet varför han planerade landningen på en sädesåker. Föraren sänkte flygplanets nos och minskade motorvarvet. När han strax före sättningen tog upp planet, sjönk det igenom och gjorde en ganska hård sättning med omfattande skador som följde.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Mindre skador på växande gröda.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 67 år och hade gällande A- och UL-certifikat.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Senaste 24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	0	10	163
Denna typ	0	6,5	22

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 16

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1989-05-22.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Lennart Forstén, Torslanda

Luftfartyget

Typ:	Autogyro "Humlan"
Serienummer:	112-419
Tillverkningsår:	1986
Flygvikt:	Max tillåten 293 kg, aktuell 280 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	-
Motorfabrikat:	VW 1834 cc
Motormodell:	-
Antal motorer:	1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: 100 LL med 0,5 % oljetillsats.

Total gångtid (luftfartyget):	23 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	6 timmar
Motorgångtid efter grundöversyn:	23 timmar
Propeller/rotorgångtid efter grundöversyn:	15 timmar

Luftfartyget hade gällande flygutprovningstillstånd.

1.7 Meteorologisk information

Vind ca 5 knop, 300°, god sikt. Marktemp 22° C.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej tillämbart.

1.9 Radiokommunikationer

VHF-Comm. med Säve TWR.

1.10 Flygfältsdata

Göteborg/Säve, asfaltbanor, 66 fot över havet.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej erforderlig.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak1.12.1 Haveriplatsen

Position: 5347 N, 1152 E

Ca 20 meter NO norra bantröskeln bana 01-19 på Göteborg/Säve flygplats.

1.12.2 Luftfartygvraket

Omfattande skador på såväl skrov som drivsystem. Totalhaveri.

#### 1.14 Brand

Uppstod ej.

#### 1.15 Överlevnadsmöjligheter

Säkerhetssele brast ej. Utrymningen var lätt.

#### ELT

Ej installerad. Ej krav.

#### 1.16 Särskilda prov och undersökningar

Motorn har undersökts efter haveriet, dock utan att något framkommit som förklarar motorstörningen. Förgasaris har framförts som möjlig orsak. Med tanke på den höga lufttemperaturen är dock detta svårt att förklara.

### 3 SLUTSATSER

#### 3.1 Undersökningens resultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Efter start sjönk varvtalet på motorn.
- d) Föraren beslutade att återvända till fältet.
- e) Höjden räckte ej varför föraren beslutade sig för att landa på en åker.
- f) Sättningen blev hård och autogyron havererade.
- g) Några tekniska fel på motorn har ej konstaterats.

#### 3.2 Sannolik haveriorsak

Hård sättning på grund av genomsjunkning.

Bidragande faktor har varit motorstörning.

