



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:7
Luftfartshändelse 1989-07-31
Munkemölla, Lindby, M län
Ärende SE-YIL 65/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:7

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	7
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	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	8
3.1 Undersökningsresultat	8
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 sommartid (SST) = UTC + 2 timmar



Luftfartsverket

Rapport C 1990:7

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 31 juli 1989 i Munkemölla, Lindby, M län, med luftfartyget SE-YIL.

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

Olof Forssberg Nils Benker Lennart Ringqvist Claes Jernow

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:7
Ärende SE-YIL 65/89

Luftfartyg typ:	BA-12 Sländan
Tidpunkt för händelsen:	1989-07-31 kl 1140
Plats:	Munkemölla, Lindby, M län
Typ av flygning:	Privat
Väder:	God sikt, västlig vind
Antal ombord:	Besättning: 1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget	Omfattande
Förarens ålder, certifikat	47 år, UL
Förarens flygtid:	110 timmar, varav på typen 75 timmar

Föraren startade från ett grässtråk. När han inte hade lyckats lämna efter 90 meter (normalt 50 meter), avbröt han starten och började bromsa. Bromsverkan var dålig på det regnvåta gräset och föraren lyckades inte få stopp på flygplanet på den ursprungliga stråklängden utan planet fortsatte ut på ett nyröjt område och slog runt.

Haveriet orsakades sannolikt av att föraren startade i medvind.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 31 juli 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-YIL samma dag havererat i Munkemölla, Lindby, M län.

Händelsen har utretts av SHK som företrätts av Olof Forssberg, ordförande, Nils Benker, operativ utredningschef, Lennart Ringqvist, teknisk utredningschef, samt Claes Jernow, operativt sakkunnig.

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

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-11-21	SHKs kansli	Forssberg, Benker, Ringqvist, Jernow samt Roland Nilsson, Lfv/L

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Efter att ha utfört daglig tillsyn på sitt ultralätta flygplan kastade föraren upp löst gräs i luften för att kontrollera vindriktningen. Han befann sig då dels i närheten av några 10-15 m höga almar i södra delen av fältet dels i den västra delen av fältet, ca 150 m öster om en dunge almar som är ca 20 m höga. På båda platserna tyckte han sig konstatera att vinden var svag och att den kom från en sydlig riktning varpå han bestämde sig för att starta österut på stråket.

Efter varmkörning kontrollerade föraren motorfunktionen och upplevde att motorn gav full effekt på fullgas. När han inte lyckats låta med planet efter 90 meter (normalt 50 m) avbröt han starten och började bromsa. Bromsverkan var dålig på det regnvåta gräset. Han fick inte stopp på planet på den ursprungliga stråklängden (se närmare under p 1.10 nedan). Planet fortsatte ut på ett nyröjt område, där noshjulet skar ner i den mjukare marken, varpå flygplanet slog runt.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Nosställsbenet brutet. Stabilisatorn deformerad. Motorinfästningen knäckt.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 47 år och hade gällande UL-certifikat.

<u>Flygtid</u> <u>(timmar) senaste</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	1,5	18	110
Denna typ	1,5	4	75

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Rudolf Sandner, V Vemmenhög 3, 274 00 SKIVARP

Luftfartyget

Typ: BA-12 Sländan

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Enligt METAR rådde vid Sturup, 15 km nordväst haveriplatsen, sedan ett par timmar före haveriet en kraftig västlig vind med nedsatt sikt i regn med inslag av åska. Även efter haveriet var vindriktningen väst-

lig vid Sturup, vilket framgår av METAR UTC 0950 d v s kl 1150 - 10 minuter efter haveriet lokal tid: vindriktning 260⁰, medelvindhastighet 15 knop, maximal vindhastighet i byar 25 knop.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej tillämbart.

1.9 Radiokommunikationer

Inga.

1.10 Flygfältsdata

Flygfältet vid Munkemölla är privatägt och används endast för start och landning med ultralätta flygplan. Fältet utgörs av ett ca 15 m brett grässtråk i riktning 094/274⁰. Den ursprungliga stråklängden är 130 m där gräset var klippt till en stråhöjd av 25-30 mm över relativt hård markyta. Vid tiden för haveriet hade ytterligare 50 m röjts för förlängning av stråket åt öster och på denna del var gräshöjden ojämn och markytan mjukare.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej erforderligt.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: 55⁰ 27' N 13⁰ 32' E

1.12.2 Luftfartygvraket

Omfattande skador på skrov och motorkonsol.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Föraren felbedömde vindriktningen före start.
- d) Föraren avbröt starten sedan flygplanet rullat ca 90 meter.
- e) Föraren kunde inte bromsa in flygplanet i det regnvåta gräset.
- f) Flygplanet slog runt när det kom ut i ett för stråkförlängning röjt område, där marken är mjuk.

3.2 Sannolik haveriorsak

Startförsöket gjordes i medvind.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

