



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport om
luftfartshändelse 1986-06-28
på Värnamo/Hagshults flygplats, F län
SHK ärende SE-IHT 28/86

	INNEHÅLL	Sid
	SAMMANFATTNING	1
	INLEDNING	2
1	FAKTAREDOVISNING	3
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	3
1.2	Personskador	3
1.3	Skador på luftfartyget	3
1.4	Andra skador	3
1.5	Besättningen	3
1.6	Luftfartyget	4
1.7	Meteorologisk information	4
1.8	Navigationshjälpmedel	5
1.9	Radiokommunikationer	5
1.10	Flygfältsdata	5
1.11	Färd- och ljudregistratorer	5
1.12	Haveriplats och flygplanvrak	5
1.12.1	Haveriplatsen	5
1.12.2	Flygplanvraket	5
1.13	Medicinsk information	6
1.14	Brand	6
1.15	Överlevnadsmöjligheter	6
1.16	Särskilda prov och undersökningar	6
1.17	Övrigt	6
2	ANALYS	7
3	SLUTSATSER	7
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	7
3.2	Sannolik haveriorsak	8
4	KOMMENTAR	8

Anmärkning

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

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT SE-IHT 28/86

Luftfartyg typ:	Cessna F 152
Färdplan:	VFR
Haveriplats, datum:	Värnamo/Hagshults flygplats, 1986-06-28 kl 11.45
Väder:	Cavok
Typ av flygning:	Skolning
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Totalhaveri
Förarens ålder, behörighet:	30 år, elevtillstånd/EK-bevis 560316-7858
Förarens totala flygtid:	37 timmar, varav 11 tim EK

Under övning i ensamflygning skedde inflygning för landning under sidvind från vänster. Före sättningen girade flygplanet åt vänster och havererade sedan till vänster om landningsbanan.

Sannolik haveriorsak: Byig sidvind i förening med låg fart och turbulens försatte föraren i en situation som han inte kunde bemästra.

Bidragande orsaker till haveriet har varit

- o Förarens begränsade flygerfarenhet.
- o Föraren hade inte beredskap att i tid avbryta landningsförsöket.

SHKs kommentar: Fallet belyser vikten av att hos elever inskräpa vikten av ständig beredskap att i tid kunna avbryta landningsförsök.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1986-06-18 om att flygplanet SE-IHT havererat vid inflygning för landning på Värnamo/Hagshults flygplats.

Händelsen har utretts av SHK, som företräts av Hans Gullberg, ordförande, och Stig Levén.

SHK har biträtts av Billy Nilsson, KSAK, expert.

SHK har sammanträtt

Närvarande

1986-11-05	SHKs kansli	Gullberg, Billy Nilsson, från luftfartsverket Roland Nilsson
1986-12-08	SHKs kansli	Desamma och Levén

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

En elev skulle 1986-06-28 utföra ensamflygning (EK-flygning) med flygplanet SE-IHT. Flygningen omfattade en långnavigering med landning på trafikflygplats för tankning (Sturup) och studs-och-gå-landningar på Landskrona och Växjö flygplatser. Färden gick planenligt till dess den slutliga landningen skulle utföras på startflygplatsen Värnamo/Hagshult. Strax före sättningen överraskades eleven enligt vad han uppgivit av en vindby som resulterade i ett högt nosläge under låg fart. Trots förarens försök att återfå kontrollen över flygplanet girade detta vänster och vänstra vingspetsen tog i marken vid sidan av banan ca 600 m från banbörjan. Därefter "hjulade" flygplanet över nosen och även den andra vingspetsen tog i marken. Efter en 180 graders gir blev flygplanet stående på nosen. Haveriet inträffade 1986-06-28 kl 11.45 efter tre timmars flygning.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
--	-------------------	--------------------	---------------

Omkomna			
---------	--	--	--

Allvarligt skadade			
--------------------	--	--	--

Lindrigt skadade			
------------------	--	--	--

Inga skador			1
-------------	--	--	---

1.3 Skador på luftfartyget

Totalhaveri.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 30 år och innehade gällande elevtillstånd.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	3	19	37
Denna typ	3	19	37

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 40
Enligt protokoll från utbildningen har aktuell utbildningsplan följts.

1.6 Luftfartyget

Ägare: Värnamo flygklubb

Flygplanet var en Cessna F 152, serienummer F 152-1654 tillverkat år 1979. Det var utrustat med en motor av typ Lycoming O-235-62C och en propeller av typ Mc Cauley. Luftvärdighetsbeviset var gällande.

Total gångtid för flygplan, motor och propeller var 2 196 timmar. Flygplanets gångtid efter senaste periodiska tillsyn var 106 timmar. Det synes vara underhållet enligt gällande föreskrifter.

Vikt och tyngdpunktsläge vid haveritillfället var följande:

Vikt (bedömd) 690 kg
Max flygvikt 758 kg
Tyngdpunktsläge
Tillåtet Tp-område vid aktuell flygvikt 690 kg 81,25 cm-92,6 cm

<u>Vikt och balans</u>	<u>Vikt/kg</u>	<u>Arm/cm</u>	<u>Moment/kpcm</u>
Grundtomvikt	532.9	77.8	41459
Förare	75	99	7430
Bränsle	82	107	8785
	690	83.6	57674

Tp-läget 83.6 cm således inom tillåtet Tp-område.

1.7 Meteorologisk information

Vind 270-320°/5-10 kt. Sikt över 10 km (CAVOK). Moln 1/8 Cu 4600 fot, 3/8 Ac 8000 fot. Marktemperatur +20° C. QNH 1020 mb.

Enligt SMHI förekom inte Cb eller byighet vid haveritillfället.
Termisk turbulens förekom dock.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Dubbelriktad radioförbindelse var upprättad med Värnamo flygklubb.

1.10 Flygfältsdata

Värnamo/Hagshult flygplats. Militär. Höjd över havet 169 m, asfaltbana 2 050 x 40 m. Använd bana 04. Torr yta, god bromsverkan.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Saknas, erfordras ej.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position 57° 18' N 14° 08' E 169 m över havet

Se i övrigt punkt 1.10.

1.12.2 Flygplansvraket

Vingar, motorfästen, propeller, flygkropp, noshjul och huvudställ fick omfattande skador.

1.13 Medicinsk information

Inget tyder på nedsatt medicinsk status hos föraren.

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

ELT

ELT, typ EBC 102 A, aktiverades ej pga för låg G-kraft.

I övrigt inget anmärkningsvärt.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

1.17 Övrigt

Flygläraren bevittnade haveriet från klubbstugan ett hundratal meter från haveriplatsen. Enligt hans uppfattning berodde händelsen på elevens begränsade flygerfarenhet av sidvindslandning. Läraren har i övrigt lämnat följande skriftliga uppgifter.

Normal inflygning för landning i sidvind. Övergångsbåge (rotation) såg helt normal ut med fartreduktion och attityd upphållning för vind med något motskevning. Precis före sättning börjar fpl stiga med högt nosläge låg fart, stöttning med gaspådrag hörs. Fpl girar något vänster, flyger ut över vänster bankant, vänster vinge doppar, tar i mark, fpl "hjular" nos och höger vingpets tar i turordning mark. Fpl står stilla på kontrakurs BA 04.

2 ANALYS

Efter tre timmars övning i ensamflygning skulle eleven landa på Värnamo/Hagshults flygplats bana 04. Inflygningen skedde med sidvind från vänster. Före sättningen girade flygplanet åt vänster och havererade sedan till vänster om banan.

Eleven har uppenbarligen överraskats av en vindby från vänster som vridit flygplansnosen mot vindriktningen. Med hänsyn till vad som upptagits om det yttre händelseförloppet, vädret och banytan finner SHK sannolikt att flygplanet dessutom utsattes för turbulens, när det kom in över den solvarma asfaltbanan, och fick ett lyft till följd härav. Eleven var uppenbarligen ej beredd på denna effekt och hann inte i tid korrigera flygplanets höga nosattityd och minskande fart genom motroder och gaspådrag. Därigenom har flygplanet hamnat i stall med genomsjunkning som resultat. Eftersom eleven dessförinnan ansatt korrektion för sidvind från vänster kom genomsjunkningen att ske med låg vänstervinge vilken därigenom träffade marken först varefter flygplanet hjulade över nos och hörgervinge.

Eleven som hade mycket begränsad flygerfarenhet blev uppenbarligen överraskad av den byiga sidvindens och turbulensens effekt på flygplanet. Även för en mera erfaren pilot kan en sådan effekt vara svårbemästrad. Hans försök att avbryta landningen genom motorpådrag var för sent ansatt.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.

- c) Det har inte framkommit något som tyder på tekniskt fel på flygplanet.
- d) Inflygning för landning skedde i byig sidvind.
- e) Flygplanet fick dessutom ett lyft till följd av turbulens över banan.
- f) Flygplanet kom i ett okontrollerat tillstånd och havererade.
- g) Föraren hade begränsad flygerfarenhet.

3.2 Sannolik haveriorsak

Byig sidvind i förening med låg fart och turbulens försatte föraren i en situation som han inte kunde bemästra.

Bidragande orsaker till haveriet har varit:

- o Förarens begränsade flygerfarenhet
- o Föraren hade inte beredskap att i tid avbryta landningsförsöket.

4 KOMMENTAR

Fallet belyser vikten av att hos elever inskräpa vikten av ständig beredskap att i tid kunna avbryta landningsförsök.


Hans Gullberg


Stig Levén

Datum för rapportens underskrivande: 1986-12-15