



STATENS HAVERIKOMMISSION

Rapport om
Luftfartshändelse 1987-07-07
Laxå flygplats, T län
Ärende SE-TFL 30/87

1987:76

INNEHÅLL

I föreliggande rapport redovisas undersökningen under ett fåtal rubriker. Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av ICAO. Rubriker som ej återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
SAMMANFATTNING	-
INLEDNING	3
1 FAKTAREDOVISNING	4
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2 Personskador	4
1.3 Skador på luftfartyget	4
1.4 Andra skador	4
1.5 Besättningen	4
1.5.1 Befälhavaren	4
1.5.2 Bogserföraren	5
1.6 Luftfartyget	5
1.6.1 Segelflygplanet	5
1.6.2 Bogserflygplanet	5
1.7 Meteorologisk information	6
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	6
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak	6
1.12.1 Haveriplatsen	6
1.12.2 Segelflygplanvraket	7
1.13 Medicinsk information	-
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	7
3.1 Undersökningsresultat	-
3.2 Sannolik haveriorsak	7
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

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1987-07-17 om att haveri med segelflygplanet SE-TFL inträffat i Laxå 1987-07-07 kl 14.30.

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

SHK har biträts av KSAK genom Lennart Landegren, som sammanställt rapporten.

Händelsen har begränsat intresse från flygsäkerhetssynpunkt. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1987-11-09	SHK kansli	Gullberg, C Jernow, SHK, K-G Bask, Lfv samt KSAK flygsäkerhetsmän.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Vid segelflygbogsering konstaterade bogserföraren att acceleration och stigning var otillräckliga. Han beordrade då urkoppling per radio. Segelflygaren tyckte också att det gick trögt och kontrollerade att luftbromsen var i infällt läge. Han kopplade ur på 30-40 m höjd och började svänga höger upp mot vinden men tvangs svänga vänster mot öppnare terräng, ett kalhygge med lövsly och buskar. Efter det att segelflygplanet slagit emot ett par granar tog föraren ut luftbromsarna och landade med en hård sättning. Bogserflygplanets förgasarförvärmning hade under bogseringen p g a glömska varit tillslagen.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen1.5.1 Befälhavaren

Föraren var vid haveritillfället 30 år och innehade giltigt segelflygarcertifikat.

<u>Flygtid/Antal flygn</u>	<u>Sen 30 dagar</u>	<u>Sen 90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	1 timme/1	6 timmar/6	99 timmar/144
Denna typ	*)	*)	2 timmar/5

*) Uppgift saknas.

1.5.2 Bogserföraren

Bogserföraren var vid haveritillfället 43 år och innehade privat- och segelflygarcertifikat samt tillstånd att utföra segelflygbogsering.

<u>Flygtid/Antal flygn</u>	<u>Sen 24 timmar</u>	<u>Sen 30 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Flygplan	1/7	6/39	235 tim/1025
Denna typ	1/7	5/37	7 tim/55
Segelflygplan	-	15'/1	55 tim/100

1.6 Luftfartyget

1.6.1 Segelflygplanet

Ägare/Innehavare: Motala flygklubb, Motala.

Typ: MBB Phoebus A1. Tillverkare: Waggon u. Maschinenbau, Laupheim, BRD.

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

Flygvikt/tyngdpunktsläge låg inom tillåtet område.

1.6.2 Bogserflygplanet

Ägare/Innehavare: Motala flygklubb, Motala.

Typ: Piper PA-25-235 Pawnee.

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

Flygvikt/tyngdpunktsläge låg inom tillåtet område.

Enligt inhämtad uppgift stiger bogserflygplanet med segelflygplanet på släp och med varmluftreglaget tillslaget med 1,5 m/sek.

1.7 Meteorologisk information

Prognos inhämtad via automatisk telefonsvarare:

Vind: 250°/3-4 knop. Sikt > 8 km. Moln: 6/8, bas 1200 m.

Marktemperatur 25° C.

1.9 Radiokommunikationer

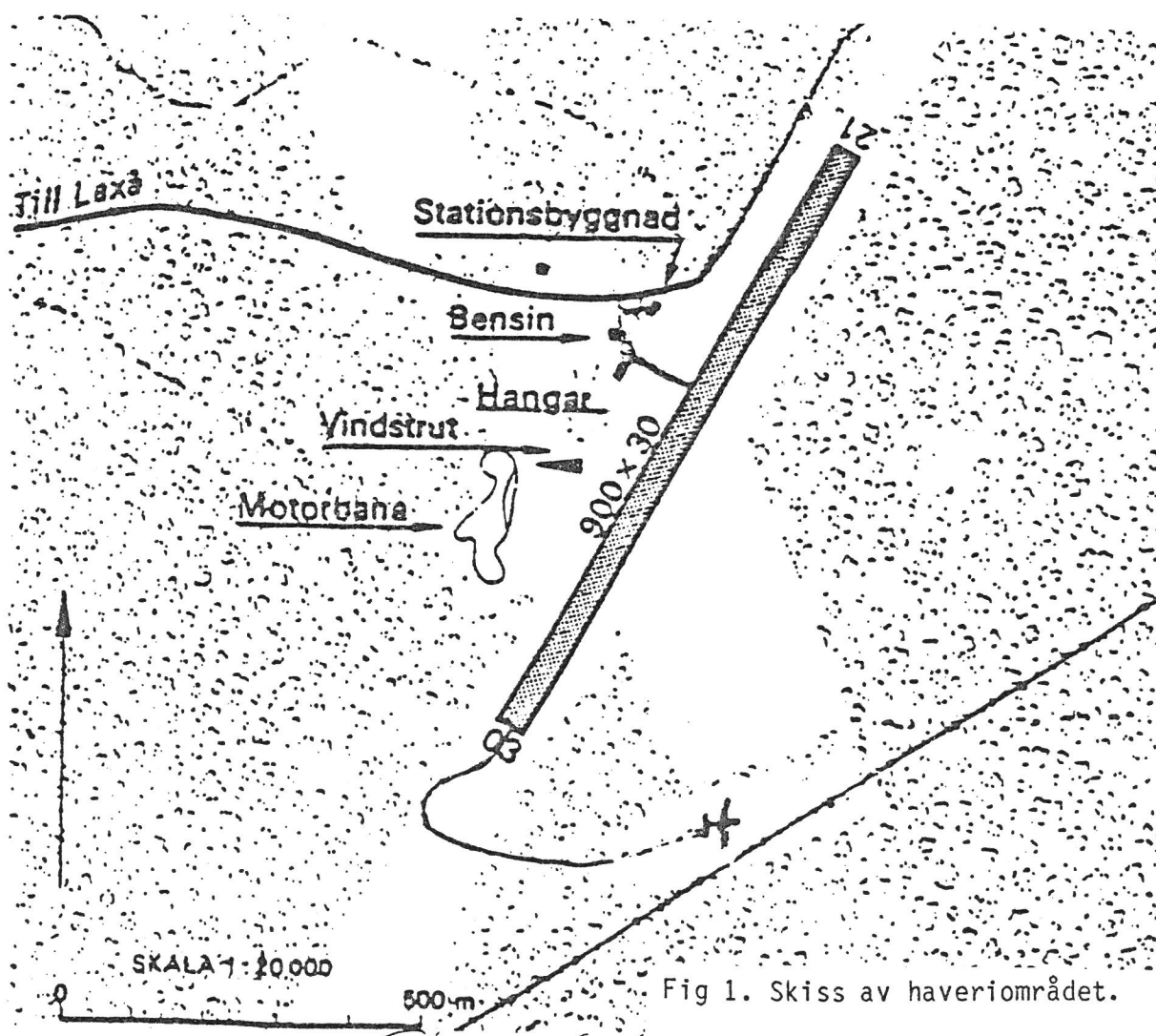
Radioförbindelse mellan luftfartygen och marken var upprättad.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lat 58° 59' N, Long 014° 40' E.

Haveriet inträffade vid segelflygstart från Laxå flygplats omkring 300 m ESE banände 03. Se fig 1.



1.12.2 Segelflygplanvraket

Segelflygplanet landade hårt bland lövsly och buskar med normal attityd. Det blev stående efter 45^o ground-loop åt höger med strukturskador i nos och sidroder samt kabinhuven loss.

3 SLUTSATSER

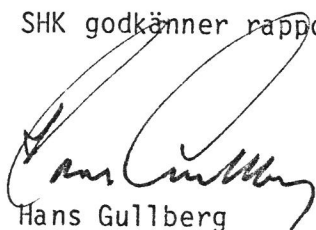
3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet landade hårt på grund av att beordrad urkoppling har skett på så låg höjd att föraren av segelflygplanet inte haft landningsbar terräng att tillgå.

Bidragande faktor till haveriet har varit:

- o Bogserflygplanets stigprestanda var försämrade på grund av att förgasarförvärmningen var på.

SHK godkänner rapporten.



Hans Gullberg



Lennart Ringqvist

Datum för rapportens undertecknande 1987-12-28.