



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Förkortad rapport

Rapport C 1988:44
Luftfartshändelse 1988-07-08
Rörbäcksnäs, W län
Ärende PH-XAN 28/88

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
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
1.6 Luftfartyget	4
1.7 Meteorologisk information	4
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och flygplanvrak	4
1.12.1 Haveriplatsen	4
1.12.2 Flygplanvraket	5
1.13 Medicinsk information	-
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	5

BILAGA

- 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 1988-07-08 om att flygplanet PH-XAN havererat på Rörbäcksnäs flygfält samma dag kl 20.50.

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

SHK har biträtts av Börje Strömberg som expert.

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

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-11-21	SHKs kansli	Gullberg, Ringqvist och K-G Bask, Luftfartsverket

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Omedelbart efter sättning på bana 15 ca 50 m innanför tröskeln drog flygplanet åt vänster. Föraren försökte kompensera med sidroder och gaspådrag men flygplanet gick över bankanten och havererade.

Föraren hade dessförinnan genom förfrågan hos en närbelägen bensinstation inhämtat att flygplatsen var öppen för trafik.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
Omkomna			
Allvarligt skadade			
Lindrigt skadade			
Inga skador	1	2	

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 46 år och hade gällande A-certifikat.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	2.2	39	206
Denna typ	2.2	39	39

1.6 Luftfartyget

Ägare: Per Wennberg, Vällingby.

Typ: Jodel Dr 1050

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Vindstill, god sikt, klart.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak1.12.1 Haveriplatsen

Flygplatsens position: 61° 10'N, 12° 52'E.

Bankondition: Nygrusad djup ca 15 cm. Grusfraktion 0 till 50 mm. Ytan

var hårdgjord genom vältning. Beläggningen var ej djupkomprimerad, d v s mjuk under hårdskiktet. Banans bärighet var god. Bar bil utan nedsjunkning vid oskadat ytskikt. Vid acceleration och hård bromsning skar hjulen genom ytskiktet.

1.12.2 Flygplanvraket

Vingens framkant skadad. Dukskador på vingen. Landningsställ knäckt. Kroppens bakre del skadad. Sporren skadad. Sidroder skadat.

Något fel på bromsarna har ej kunnat konstateras efter haveriet.

3 SLUTSATSER

Vid landningen drog flygplanet åt sidan över bankanten och havererade. Sannolikt berodde sidodragningen på att banans ytbeläggning brast. Huruvida detta berodde på ojäm ythållfasthet hos landningsbanan eller omedveten bromsning av flygplanet har ej kunnat fastställas.

Datum för rapportens expediering till luftfartsverket: 1989-01-11