



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:9
Luftfartshändelse 1988-07-16
på Johannisbergs flygfält, U län
Ärende SE-IYC 43/88

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:9

	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	8
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 flygplanvrak	9
1.12.1 Haveriplatsen	9
1.12.2 Flygplanvraket	9
1.13 Medicinsk information	9
1.14 Brand	9
1.15 Överlevnadsmöjligheter	9
2 ANALYS	10
3 SLUTSATSER	10
3.1 Undersökningsresultat	10
3.2 Sannolik haveriorsak	10
4 REKOMMENDATIONER	10

BILAGA

- 1 Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning

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



Till Luftfartsverket

Rapport C 1989:9

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 1988-08-23 att inleda undersökning av en luftfartshändelse 1988-07-16 rörande luftfartyget SE-IYC.

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

Hans Gullberg

Nils Benker

Claes Jernow

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:9
Ärende SE-IYC 43/88

Luftfartyg typ:	De Havilland DHC-2 MK III
Tidpunkt för händelsen:	1988-07-16 kl 17.30
Plats:	Johannisbergs flygfält, U län
Typ av flygning:	Fallskärmshoppning
Väder:	Vind 140 ^o /4 knop, sikt 25 km, VMC
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	34 år, B-certifikat klass III
Förarens totala flygtid:	1 016 timmar, varav 30 på typen

Flygplanet sjönk igenom vid landningen med haveriet som följd. Bidragande faktorer:

- o Förarens bristande fartövervakning.
- o Förarens ovana vid flygplantypen.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1988-08-23 om att flygplanet SE-IYC havererat på Johannisbergs flygfält, U län, 1988-07-16 kl 17.30.

Händelsen har utretts av SHK som företrätts av Hans Gullberg, ordförande, Nils Benker, utredningschef, och Claes Jernow, sakkunnig.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-09-21	SHKs kansli	Gullberg, Jernow, föraren, Torbjörn Alm, KSAK, Pelle Scherdin, Fallskärmsklubben Aros, Lars Molander, Trygg Hansa

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren har beskrivit händelseförloppet på följande sätt.

"Kom efter fällning av hoppare sjunkande in på en höger bas-final stråk 16. Passerade fältgränsen med fart 85 mph, uppmärksammade ej fartminskningen i tid under utflytningen, stöttade med gasen men det var för sent, hade ca 3 m kvar till marken när farten var för låg och flygplanet sjönk igenom varvid okontrollerad markkontakt uppstod."

Föraren har vid samtal med SHK tillagt att hon tyckt att hon kände flygplanet så väl att hon kunde flyga "på känsla". Därför hade hon inte övervakat fartmätaren vid landningen.

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

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 34 år och hade gällande B-certifikat, I-bevis, bogsertillstånd och behörighet som biträdande flyglärare.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	3	63	1 016
Denna typ	3	30	30

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 79

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 10 veckor före haveriet.

Typutbildning skedde 1988-05-24--06-28.

Förarens huvudsakliga flygerfarenhet kommer från flygning med flygplantyperna Piper Cherokee och Piper Cub.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Aros fallskärmsklubb, Box 3083, 720 03 Västerås.

Luftfartyget

Typ:	De Havilland DHC-2 MK III (Turbo Beaver)
Serienummer:	1638TB21
Tillverkningsår:	1966
Flygvikt, max tillåten	2 435 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	Inom tillåtna gränser
Motorfabrikat:	PT6A-6A
Antal motorer:	1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: JP-1

Total gångtid (luftfartyget):	7 739 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	7 736 timmar
Motorgångtid efter grundöversyn:	2 241 timmar
Propellergångtid efter grundöversyn:	357 timmar

Propeller fabrikat: Hartsell HCB 3TN-38

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Vind 140°/4 knop, sikt 25 km, molnmängd 6/8, molnbas 5 000 fot, marktemperatur 23°C, QNH 1 011 hPa.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Dubbelriktad radioförbindelse var upprättad med Västerås flygklubb.

1.10 Flygfältsdata

Johannisbergs flygfält, höjd ö h 8 m, använd bana 16, gräs, torr, banlängd 840 m, banbredd 80 m.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

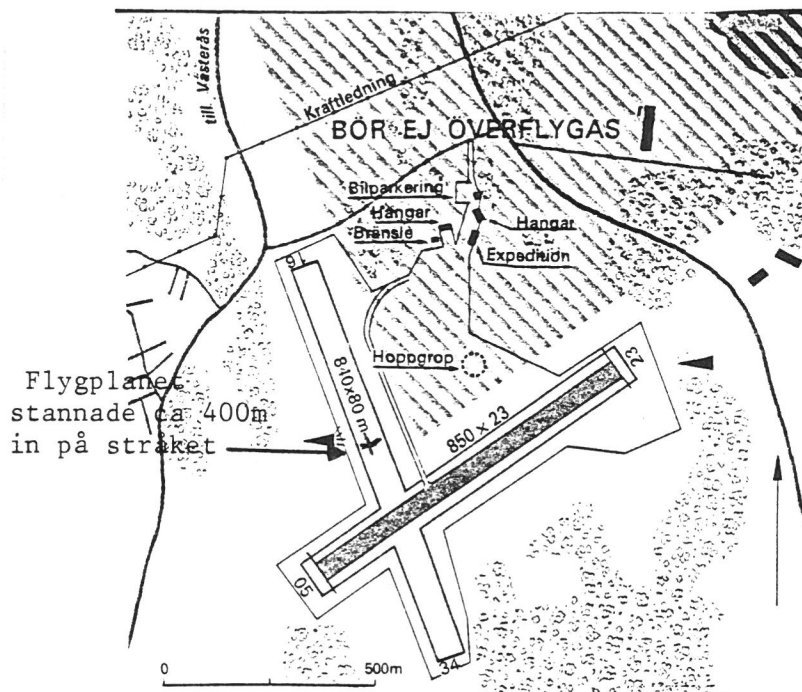
Fanns ej, krävdes ej.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position 59° 35' N 16° 30' E

Se skiss nedan.



1.12.2 Flygplanvraket

Höger landställ krökt, mindre skador på vänster landställ, strukturskador på bukplåt, vinginfästningar skadade, propellern krökt, skador på motorn.

1.13 Medicinsk information

Inget annat har framkommit än att föraren fysiskt och psykiskt var i god kondition.

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Utrymningen var lätt. Axelremmar användes, brast ej.

ELT

Aktiverades automatiskt.

2 ANALYS

Orsaken till haveriet har uppenbarligen varit att utflytningen inför landning skett på relativt hög höjd och att föraren inte i tid kompenserat med gaspådrag. Detta har resulterat i genomsjunkning från 2-3 meters höjd med haveriet som följd.

Bakgrunden till förarens flygsätt var följande. Föraren var van vid flygning med lättare, kolvmotordrivna flygplan. Samtidigt hade hon så pass erfarenhet av den aktuella flygplantypen (Turbo Beaver) att hon trodde sig kunna landa utan särskild fartövervakning. En skillnad mellan flygplantyperna, som hon inte var tillräckligt uppmärksam på, var emellertid den längre accelerationstiden hos en turbo-prop-motor i en Turbo Beaver än hos exempelvis en kolvmotor i en Piper Cherokee.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Det finns inget som tyder på tekniskt fel på flygplanet.
- d) Utflytning före landning skedde på relativt hög höjd.
- e) Föraren kompenserade inte i tid med gaspådrag.

3.2 Sannolik haveriorsak

Flygplanet sjönk igenom vid landningen med haveriet som följd. Bidragande faktorer:

- o Förarens bristande fartövervakning.
- o Förarens ovana vid flygplantypen.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.