



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:35
Luftfartshändelse 1989-06-17
på Storsjön, Årsunda, X län
Ärende SE-IHD 55/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:35

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	8
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygsvraket	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	8
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	-
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 1990:35

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 17 juni 1989 på Storsjön, Årsunda, X län, med luftfartyget SE-IHD.

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

Olof Forssberg

Nils Benker

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:35
Ärende SE-IHD 55/89

Luftfartyg typ:	Cessna 180K Sjö
Tidpunkt för händelsen:	1989-06-17 ca kl 16.00
Plats:	Storsjön, Årsunda, X län
Typ av flygning:	Privat
Väder:	Växlande vind ca 10 knop, CAVOK
Antal ombord:	Besättning: 1 Passagerare: 2
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget	Begränsade
Förarens ålder, certifikat	28 år, A + mörker och sjö
Förarens flygtid:	350 timmar

Föraren utförde en kort flygning, ca 10 min, och återvände för landning vid startplatsen.

Under landningsmanövern observerade inte föraren att vinden svängt, varför landningen kom att utföras i sned medvind. Föraren har uppgett att han tvangs väja för vattenskidåkare. Han landade därför för nära land och hade ingen möjlighet att dra på och gå om. Flygplanet fortsatte upp på land där det kolliderade med ett på stranden uppdraget flygplan av typ Lake.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 17 juni om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-IHD kolliderat med ett flygplan uppdraget på stranden av Storsjön, Årsunda, X län, samma dag ca kl 16.00.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Olof Forssberg, ordförande, Nils Benker, operativ utredningschef, och Lennart Ringqvist, teknisk utredningschef.

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

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-11-28	SHKs kansli	Forssberg, Benker, Ringqvist, Roland Nilsson, Luftfartverket Mikael Jigmo, C J Skyrent samt Sverre Graesholt, Skärgårds- flyg AB

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren utförde en kort flygning, ca 10 minuter, och återvände för landning vid startplatsen.

Under landningsmanövern observerade inte föraren att vinden svängt, varför landningen kom att utföras i sned medvind. Föraren har uppgett att han tvangs väja för vattenskidåkare. Han landade därför för nära land och hade ingen möjlighet att dra på och gå om. Flygplanet fortsatte upp på land där det kolliderade med ett på stranden uppdraget flygplan av typ Lake.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Begränsade.

1.4 Andra skador

Flygplanet SE-IUT, en Lake LA-4-200, uppdraget på stranden, fick omfattande skador.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 28 år och hade gällande A-certifikat med mörker- och sjöbevis.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Senaste 24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	2	50	350 varav 30 på sjö
Denna typ	2	2	9

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 4

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes i juni 1989 (veckan före haveriet).

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Skärgårdsflyg AB, Bromma

Luftfartyget

Typ: Cessna 180K(Sjö)
Serienummer: 53192

Tillverkningsår:	1981
Flygvikt:	Max tillåten 1270 kg, aktuell 1200 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	Inom tillåtna gränser
Motorfabrikat:	Continental
Motormodell:	O-470-U
Antal motorer:	1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: Avgas 100 LL

Total gångtid (luftfartyget):	995 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	14 timmar
Motorgångtid efter grundöversyn:	981 timmar
Propeller efter grundöversyn:	630 timmar

Propellerfabrikat: Mc Canley

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Nordlig vind, 11-12 knop, CAVOK.

1.9 Radiokommunikationer

Kontakt med Storvik Radio.

1.10 Flygfältsdata

Sjö, tillgänglig längd flera kilometer.

1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Årsunda vid Storsjöns södra del. 60.32 N, 16.43 E.

1.12.2 Luftfartygsvraket

Färg avskrapad på propellern.

1.13 Medicinsk information

Det finns inget som tyder på annat än att föraren var vid god fysisk och psykisk kondition.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

a) Föraren var behörig att utföra flygningen.

- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Föraren felbedömde vindriktningen och landade i medvind för nära land utan möjlighet att dra på och gå om eller stanna före stranden.
- d) Flygplanet fortsatte upp på stranden, där det kolliderade med ett parkerat flygplan som fick omfattande skador.
- e) Föraren har uppgett att han stördes av vindsurfare. Förbud för vindsurfing gällde i viken.
- f) Det påkörande flygplanet fick försumbara skador.

3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet orsakades av att föraren landade för nära land utan möjlighet att dra på och gå om eller att stanna före stranden.

