



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

BIBLIOTEKET
SHK

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:37
Luftfartshändelse 1989-08-28
Bromma flygplats, A län
Ärende SE-GIP 79/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:37

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	-
1.5 Besättningen	7
1.6 Luftfartyget	7
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
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	8
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	10
3.1 Undersökningsresultat	10
3.2 Sannolik haveriorsak	10
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 1990:37

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 28 augusti 1989 på Bromma flygplats, A län, med luftfartyget SE-GIP.

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

Olof Forssberg

Nils Benker

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:37
Ärende SE-GIP 79/89

Luftfartyg typ:	Piper AA 34
Tidpunkt för händelsen:	1989-08-28 kl 13.10
Plats:	Bromma flygplats, A län
Typ av flygning:	Skolflygning
Väder:	Vind 050-140 ⁰ /7 knop. Sikt >10 km, temp +14 ⁰ C
Antal ombord:	Besättning: 1 Passagerare: 2
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget	Noshjul skadat Sprickor i nosen, Propellerbladen krökta
Förarens ålder, certifikat	45 år, D-cert
Förarens flygtid:	Ca 18500 timmar, varav på typen 600 timmar

Nosstället kunde inte låsas i utfällt läge p g a en brusten bult i fällstöttans infästning i nosställsbenet.

Vid landningen vek sig nosstället.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 28 augusti 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-GIP havererat på Bromma flygplats, A län, samma dag kl 13.10.

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

SHK har biträtts av Nils Sundin som expert.

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

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-12-12	SHKs kansli	Forssberg, Benker, Ringqvist, Sundin

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Vid inflygning för landning på Bromma flygplats erhöles inte grön indikering för nosstället. Efter byte av indikeringslampa utan resultat nödfällde föraren landstället fortfarande utan att få grön indikering på nosstället.

Vid landningen sänkte föraren nosen vid ca 45 knop. Vid kontakten med banan vek sig nosstället. Föraren kunde svänga av banan.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>	<u>Totalt</u>
Omkomna	-	-	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-	-
Lindrigt skadade	-	-	-	-
Inga skador	1	2	-	3
Totalt	1	2		3

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 45 år och hade gällande D-cert.

<u>Flygtid</u> <u>(timmar) senaste</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	2.5	160	18500
Denna typ	2.5	30	600

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 20

Inflygning på typen gjordes 1977.

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes i april 1989.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Aerorent, Bromma

Luftfartyget

Typ:	Piper PA-34-200T
Serienummer:	7570210
Tillverkningsår:	1975
Flygvikt:	Max tillåten 1999 kg, aktuell ca 1600 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	Inom tillåtna gränser
Motorfabrikat:	Continental
Motormodell:	TS10-360
Antal motorer:	2

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

Total gångtid (luftfartyget):	4000 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	50 timmar
Motorgångtid efter grundöversyn:	vänster 280 timmar höger 391 timmar
Propellergångtid efter grundöversyn:	vänster 220 timmar höger 438 timmar
Propellerfabrikat:	Hartzell

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Vind 050-140⁰/7 knop, sikt >10 km. Temp +14⁰ C.

1.10 Flygfältsdata

Bromma flygplats, bana 12, 1897 x 45 m asfalt.

1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: 59.21 N; 17.57 E

Flygplanet blev stående vid sidan av bana 12.

1.12.2 Luftfartygsvraket

Noshjul, fällstötta och landställsluckor skadade. Nospartiet har skrapmärken och sprickor. Propellerbladen böjda.

1.13 Medicinsk information

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

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda. Säkerhetsseklar användes. Brast ej.

ELT

Utlöstes ej på grund av låg retardation.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Vid undersökning av haveriorsaken konstaterades att den bult som håller fällstöttan till nosställsbenet brustit, fig 1. Endast den del ur bulten som sitter i landställsbenet kunde återfinnas. (Nr 48 på fig 1)

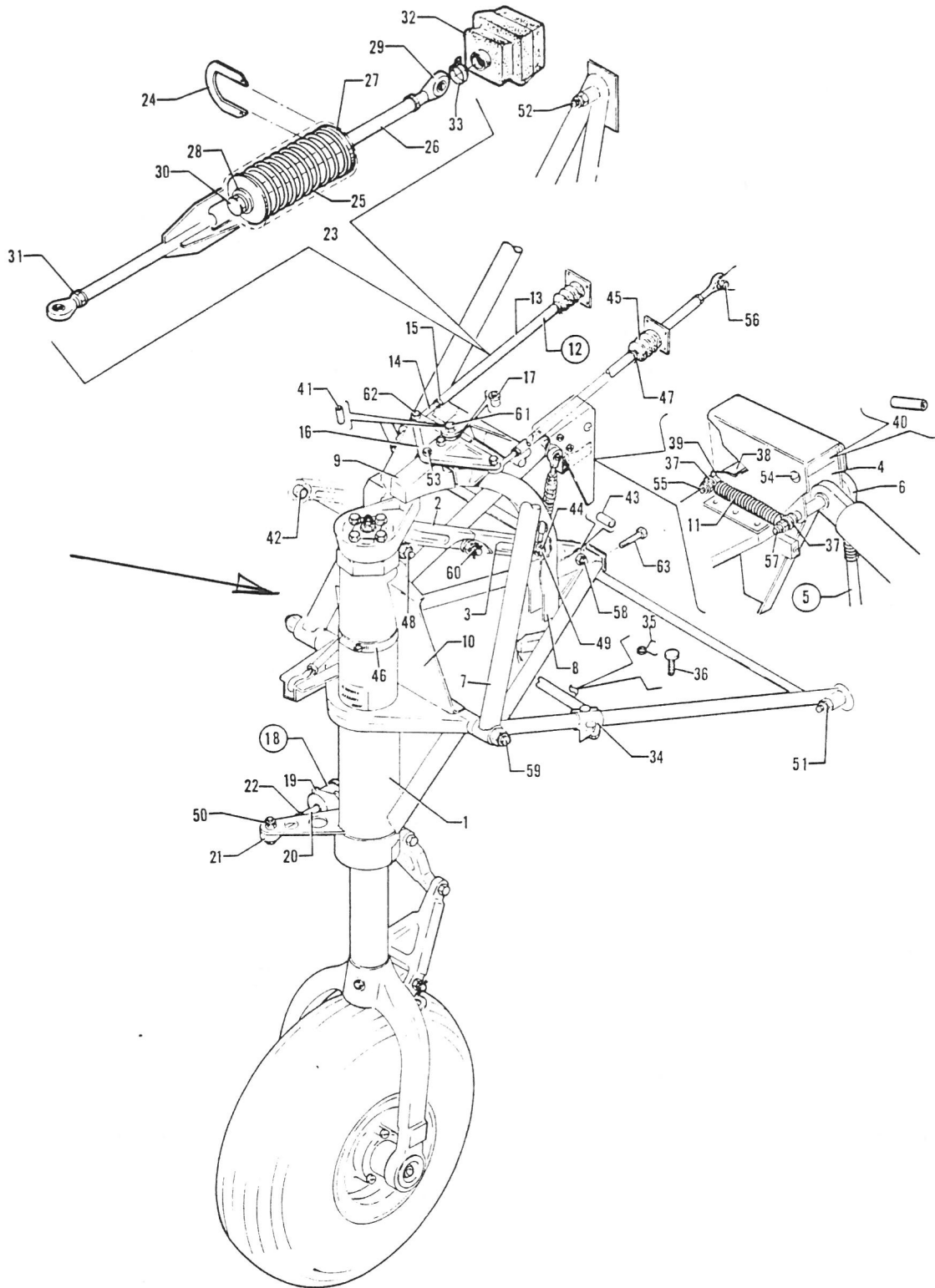


Fig 1

Figure 36. Nose Gear Installation

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Nosstället kunde inte låsas i utfällt läge p g a att en bult i fällstöttans infästning i nosställsbenet brustit.
- d) Nosstället vek sig vid kontakten med banan.

3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet orsakades av att nosstället vek sig i landningen p g a att det inte kunde låsas i utfällt läge. Detta i sin tur orsakades av en brusten bult i fällstöttans infästning i nosställsbenet.