



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:34
Luftfartshändelse 1989-06-17
Årsunda, Storsjön, X län
Ärende SE-IYK 41/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:34

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 | - |
| 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 | 9 |
| 3.1 Undersökningsresultat | 9 |
| 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



STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum

1990-04-26

Ärendebeteckning

SE-IYK 41/89

Luftfartsverket

Rapport C 1990:34

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

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

Olof Forssberg

Nils Benker

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:34
Ärende SE-IYK 41/89

| | |
|----------------------------|--|
| Luftfartyg typ: | Lake LA-4-200 |
| Tidpunkt för händelsen: | 1989-06-17 ca kl 1800 |
| Plats: | Årsunda, X län |
| Typ av flygning: | Privat |
| Väder: | VNV-ONO/12-15 knop. Sikt > 10 km Molnbas 3000 m |
| Antal ombord: | Besättning: 1 Passagerare:1 |
| Personskador: | Passageraren lätta skador |
| Skador på luftfartyget | Omfattande |
| Förarens ålder, certifikat | 41 år, A + I |
| Förarens flygtid: | Ca 850 timmar, varav på typen 175 timmar |

Haveriet orsakades av att flygplanet vek sig då det studsade på en vågkam i början av en start i byig vind.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 19 juni 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-IYK havererat i Årsunda, Storsjön, X län den 17 juni 1989 ca kl 1800.

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, Lfv, Christer Carleson |

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Vid start i växlände och byig vind träffade flygplanet en våg. I den efterföljande studsens vek sig flygplanet på grund av den låga farten (ca 60 km/t) och orsakade en höger water-loop varvid vänster ponton slogs av och höger vindruta trycktes in.

I ett försök att nå stranden som flygplanet startat från grävde höger vinge ner sig i vattnet. Föraren och passageraren tvingades lämna flygplanet som strax därefter gick över höger vinge och lade sig på rygg.

Föraren och passageraren räddades efter ca fem min av en tillskyndande deltagare i helgens "fly-in."

1.2 Personskador

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

Passageraren fick ytliga skärsår i ansiktet och på en hand.

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 41 år och hade gällande A-certifikat + I.

| Flygtid (<u>timmar</u>) senaste | <u>24 timmar</u> | <u>90 dagar</u> | <u>Totalt</u> |
|-----------------------------------|------------------|-----------------|---------------|
| Alla typer | 1 | 43 | 851 |
| Denna typ | 1 | 43 | 175 |

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 51.

Inflygning på typen gjordes 1987.

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1988-10-31 på den aktuella typen.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Christer Carleson, Drakenbergsgatan 4,
117 41 STOCKHOLM

Luftfartyget

Typ: Lake L4-4-200
Serienummer: 901

Tillverkningsår: 1978
 Flygvikt: Max tillåten 1220 kg, aktuell
 aktuell 1100 kg
 Aktuellt tyngdpunktsläge: Inom tillåtna gränser
 Motorfabrikat: Lycoming
 Motormodell: IO-360
 Antal motorer: 1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: 100 LL
 Total gångtid (luftfartyget): 953 timmar
 Gångtid efter senaste periodiska
 tillsyn: 47 timmar
 Motorgångtid efter grundöversyn: 953 timmar
 Propeller/gångtid efter grundöversyn: 85 timmar
 Propeller Ca 900 timmar
 Propellerfabrikat: Hartzell HC-C24K

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Vind VNV-ONO 12-15 knop, sikt >10 km, molnbas 3000 m.

1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: N 60° 32' E 16° 43'.

Årsundaviken, Storsjön, X län.

Haveriet inträffade ca 300 m från land.

1.12.2 Luftfartygsvraket

Vinden drev vraket tillbaka mot stranden. Vraket fastnade sedan i sjöbotten.

Skadorna blev omfattande: Bägge vingflottörerna avslitna. Höger vindruta krossad - underdel av nosen intryckt. Vänster vinge knäckt vid roten, höger vid flottören. Bägge stabilisatorhalvorna knäckta. Motorinfästning lossnad.

1.13 Medicinsk information

Inget tyder på annat än att föraren var i god fysisk och psykisk kondition vid haveriet.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda. Föraren kopplade enligt passagerarens utsago loss denne samt kontrollerade funktion av passagerarens flytväst innan debarkeringen. Han slog enligt uppgift ej av huvudströmbrytaren innan han lämnade flygplanet i avsikt at låta länspumpen gå.

ELT

Aktiverades ej på grund av den i huvudsak i sidled verkande retardationen.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Flygplanet träffade en våg under starten, studsade och vek sig, varvid vänster ponton slogs av och höger vindruta trycktes in.
- d) När föraren försökte köra in flygplanet till stranden, grävde höger vinge ner sig i vattnet och flygplanet lade sig på rygg.

3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet orsakades av att flygplanet vek sig då det studsade på en vågkam i början av en start i byig vind.

