

1996-01-15

L-53/95

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1996:1

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 28 juli 1995 i Västerfärnebo, U län, med ett flygplan av typen Piper PA-18 med registreringsbeteckningen SE-CKY.

SHK överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Olle Lundström

Henrik Elinder

Monica J Wismar

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-CKY , Piper PA-18
<i>Ägare/innehavare</i>	Uppsala Flygklubb Box 15056, 750 15 Uppsala
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1995-07-28, ca kl.16.45 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Västerfärnebo, U län, (pos 5956N 1616E; 60 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 210-240°/5-15 knop, CAVOK, temp. +20°C, QNH 1023 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Föraren fick lindriga skador. Passageraren oskadd.
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	26 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	86 timmar, varav 12 timmar på typen
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	5 timmar/13 landningar, varav samtliga på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av Olle Lundström, ordförande, Nils Benker, operativ utredningschef t.o.m. 31 oktober 1995, Monica J Wismar, operativ utredningschef därefter och Henrik Elinder teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Föraren hade startat från Sundbro gräsbevuxna flygfält ca 15.45 och anlände till Västerfärnebo en timme senare för att landa på ett privat gräsfält. Fältet som var 300 m brett och ca 700 m långt i nord-sydlig riktning, hade några veckor tidigare besiktigats av föraren. Vid ankomsten gjorde han en överflygning och upptäckte att mellersta tredjedelen av fältet ej var klippt. Han beslutade sig för att landa i sydlig riktning med nedsättningen på de sista 250 m. Sättningen kom att ske tidigare än beräknat i det täta omkring 1 m höga gräset. Efter ca 30 m lång markrullning stannade flygplanet tvärt och tippade framåt över på rygg. ELT aktiverades automatiskt.

Föraren ådrog sig ett jack i huvudet samt skador på båda benen. Han konstaterade att säkerhetsbältet var öppet efter rundslagningen.

Föraren har uppgett att han upplevde att flygplanet drog åt höger vid starten från Sundbrostråket.

Vid besiktning av flygplanet efter händelsen noterades att den högra parkeringsbromsen var ansatt. Enligt föraren satt det högra huvudhjulet helt fast. En tekniker, som anlände senare, har dock uppgivit att hjulet kunde dras runt. Föraren har inte kunnat erinra sig om han lossade bromsarna innan starten från Sundbro. Vidare noterades att kring varje hjulaxel hängde stora knippor av det höga gräset.

Inget tekniskt fel på bromsar eller säkerhetsbälte, som kunnat påverka händelseförloppet, har framkommit.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att flygplanet tog mark i högt gräs före den planerade sättningspunkten varvid landstälshjulen hakade fast i gräset och flygplanet slog runt. Bidragande till olyckan kan ha varit att höger parkeringsbroms var ansatt. Föraren har troligtvis kommit åt säkerhetsbältet vid rundslagningen och därvid orsakat att bältet öppnats.