

1996-09-30

L-37/96

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1996:36

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 10 juni 1996 på Östersund/Optand flygplats, Z län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IRR.

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

Olle Lundström

Monica J Wismar

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-IRR , Pilatus PC-6/B1-H2
<i>Ägare/innehavare</i>	ABN/AMRO LEASING, ABN/AMRO BANK AB, Box 7335, 103 90 Stockholm/Östersunds Fallskärmsklubb c/o Kjelsson, Odensalagatan 45A, 831 46 Östersund
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-06-10 ca kl. 20.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Östersund/Optand flygplats, Z län, (pos 6307N 1448E; 376 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	SMHI Analys: Vind sydostlig ca 5 knop, sikt >10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +18/+11°C, QNH 1011 hPa
<i>Antal ombord:</i>	
<i>besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	41 år, B och instrumentbehörighet
<i>Förarens totala flygtid</i>	1 170 timmar, varav 7 timmar på typen
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	35 timmar/227 landningar, varav inget på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, ordförande och Monica J Wismar, operativ utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson.

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

Händelseförlopp m.m.

Föraren skulle träna starter och landningar. Med i flygplanet följde en passagerare som var förtrogen med flygplanstypen. Denne var ombedd av föraren att följa med då föraren kände sig lite ovan med flygplanstypen.

Flygplanet som användes för flygning med fallskärmschoppare var inte utrustat med dubbelkommando eller intern radiokommunikation. Föraren och passageraren var väl medvetna om den begränsade kommunikationsmöjligheten. En passagerarstol jämte säkerhetsbälte monterades in. Den första starten och landningen genomfördes och diskuterades på marken. Nästa start och trafikvarv förflöt bra och inför landningen, som skulle ske på grässtråket 18, låg flygplanet något högt på kort final. Bantröskeln passerades med ca 60 knop. Föraren drog av motoref-

fekten och bibehöll samma attityd på flygplanet, varför farten minskade kraftigt.

Passageraren ropade till föraren att öka motoreffekten men noterade ingen reaktion från denne. Flygplanet fick en kraftig genomsjunkning på ungefär fem meters höjd och slog i marken med huvudställ och propeller samtidigt. Det gled ca 100 m innan det stannade.

Skador uppstod på höger huvudställ, propeller och motor. Inga personsador uppkom.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att utplaningen före sättningen skedde med för låg fart och på för hög höjd, vilket ledde till att flygplanet fick en kraftig genomsjunkning.