

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1995:19

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 2 mars 1995 på Sundbro flygfält, Uppsala, C län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IYD.

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

S-E Sigfridsson Nils Benker

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-IYD , Cessna 172 P
<i>Ägare/innehavare</i>	Uppsala flygklubb, Box 15056, 750 15 Uppsala
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1995-03-02, kl. 17.05 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT)= UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Sundbro flygfält, Uppsala, C län (pos 5955N 1732E; 19 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	F16 kl.16.50: Vind 170-230□/7 knop, CAVOK, temp/daggp +0 (vid marken)/-2□C, QNH 995 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	22 år, B med instrumentbehörighet
<i>Förarens totala flygtid</i>	188 timmar, varav på typen 158 timmar
<i>Förarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	8 timmar/9 landningar

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, och Nils Benker, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson.

Händelseförlopp m.m.

Föraren flög Sundbro - Barkarby - Sundbro med mellanlandning på Barkarby där två passagerare steg av. Starten från Sundbro hade skett på stråk 24. Föraren har angett att han tyckte att starten gick trögt och att det fanns slask och lera på grässtråket.

Vid återkomsten till Sundbro ansatte föraren först landning på stråk 24 men avbröt när han såg att stråkets första del var täckt av is. Han konstaterade att isen täckte ungefär de första hundra metrarna av det ca 500 m långa stråket och beslutade sig för att vid nästa försök landa när han hade passerat isen. Han landade med full klaff och har angett att hans sist avlästa fart var ca 75 knop och att han trodde att han satte flygplanet efter ungefär halva stråkets längd. Sättningen kom dock att ske när endast ca 125 m återstod av stråket. Bromsverkan var låg varför föraren gav full gas vid en fart av 35 till 40 knop, ställde klaffreglaget i startläge, men glömde att skjuta in förgasarens förvärmningsreglage. Flygplanet lämnade stråket och hjulspåren fortsatte ytterligare 58 m och slutade 2 m före ett dike som låg vinkelrätt mot stråkets riktning. När flygplanet lättade släpade stjärtporren ett kort ögonblick i marken närmast efter diket. Under en 12 m lång luftfärd i överstegrad läge under vänstergir tog flygplanet mark i borte kanten av ett annat dike, som

gick vinkelrätt mot det första. Där knäcktes vänster landställsben och flygplanet fortsatte 85 m vinkelrätt mot vänster från den ursprungliga landningsriktningen

innan det stannade. Vingklaffarna stod i nästan fullt utläge. ELT utlöstes inte.

Stråket var fruset under det genom blidvädret porösa ytlagret. Föraren övervägde aldrig att använda det 130 m längre stråket 21 när han hade konstaterat den synliga isen på stråk 24. Rekommenderad fart vid bantröskeln i en kortfältsländning med full klaff är enligt förarhandboken ca 58 knop vid aktuell vikt och bromssträckan på torrt gräs 220 till 230 m.

Utlåtande

Det är tveksamt om föraren hade lyckats stanna flygplanet även om han använt rätt tröskelfart och använt de beräknade omkring 400 metrarna för landning med tanke på stråkets kondition. Det är möjligt att han lyckats om han använt hela stråkets längd och utnyttjat kortlandningsteknik. Det bästa alternativet i detta fall torde dock ha varit landning på stråk 21.

Försöket att komma i luften hade sannolikt lyckats om föraren skjutit in förvärmningsreglaget och succesivt fällt in landningsklaffen i luften.

Bidragande orsaker till olyckan har varit förarens bristande rutin.