

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

### **Rapport C 1994:16**

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 22 april 1994 på Västerviks flygplats, H län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KTU.

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

Olof Forssberg   Nils Benker

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-KTU, Piper PA-28-181
<i>Ägare/innehavare</i>	Kalmar Flygklubb Box 318 39 123 Kalmar
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1994-04-22, ca kl. 0925 <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Västerviks flygplats (pos 5747N 1632E, 39 m ö h)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Kl 09.00 enligt SMHI analys: Vind 240B260□/4B7 knop, sikt 2B10 km i fuktdis, moln 1/8 Ci bas ca 20 000 fot, temp/daggpunkt 8B10/3B4□C, QNH 1012B1013 hPa. Dagsljus rådde.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Liten vindstrut och stång förstörd
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	50 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	96 timmar, varav på typen 34 timmar
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	3,5 timmar/23 landningar

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olof Forssberg, ordförande, och Nils Benker, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

## Händelseförlopp m.m.

Föraren hade ca kl. 8.30 startat från Kalmars flygplats för en flygning till Västervik, där de ombordvarande skulle delta i en konferens. Taxi hade beställts till flygplatsen till kl. 09.15. Föraren hade som träning före flygningen till Västervik utfört en start och landning utan problem på Kalmars flygplats. Då hon något försenad ankom till Västerviksfältet bedömde hon vinden med ledning av huvudvindstruten invid tornet. Den visade sydostlig vind, och hon gjorde inflygning till bana 15 i vänstervarv. Hon observerade inte vindstruten vid banända 15. Hon kom högt på kort final och med någon överfart, avläst 80-85 knop. Klaffarna var fullt utfällda. Sättningen kom att ske efter det att halva banan passerats och med en eller ett par mindre studsar som inte hade galoppkaraktär. Av bromsspåren på asfaltbanan framgår att kursen till att börja med var rak men att höger broms ansatts efter en studs. Flygplanet girade kraftigt ca 30□ åt höger och lämnade den 800 m långa och

30 m breda banan 180 m från banslutet. I detta moment gjorde föraren ett motorpådrag men drog av igen då flygplanet träffade vinstruten vid banända 33. Därefter gjorde hon ingenting utan ≡lät det bara gå≡. Efter ca 250 m rullning i gräset på rak kurs studsade flygplanet över en samling stora stenar i ett svagt uppförslut strax utanför den södra fältgränsen. Flygplanet gick inte helt fritt från stenarna utan det vänstra huvudhjulet slogs av och vänster klaff och vinge skadades innan flygplanet stoppades upp när nospartiet grävde ner sig i marken bortom stenarna. Nosstället slogs därvid av och stora skador uppstod i nosen. Föraren slog av huvudströmbrytaren och de ombordvarande lämnade flygplanet. Föraren lade märke till att det droppade bränsle och återvände till flygplanet efter ca fyra minuter och stängde bränslekranen.

Brand uppstod inte. ELT aktiverades.

Några tekniska fel på flygplanet har inte kunnat påvisas.

### **Utlåtande**

Olyckan orsakades av att föraren förlorade kontrollen över flygplanet efter att med överfart på flygplanet ha satt ner det för långt in på banan.

Bidragande faktorer har sannolikt varit:

- ∃ Föraren använde höger sidoroder samtidigt som hon bromsade samma sidas hjul.
- ∃ Landningen skedde under inverkan av en lätt medvindskomposant.
- ∃ En viss tidspress bidrog till beslutet att landa i stället för att dra på och gå om för en förnyad landning.
- ∃ Förarens ringa erfarenhet.

### **Rekommendationer.**

Inga.