

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:11

***Olycka med flygplanet SE-IUC
på Ronneby flygplats, K län,
den 14 december 1999***

Dnr L-109/99

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:11

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 14 december 1999, på Ronneby flygplats, K län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IUC.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Rune Lundin

Rapport RL 2000:11 L-109/99

Rapporten färdigställd 2000-03-17

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-IUC , Piper PA-34-220T
<i>Ägare/Innehavare</i>	Hästens Sängar AB, Box 130, 731 23 Köping
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-12-14, kl. 17.41 under mörker <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Ronneby flygplats, K län, (pos 5616N 1516E; 58 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privatflygning
<i>Väder</i>	Metar Ronneby kl. 17.20: Vind 030°/9 knop, sikt 1 100 m i snöfall, helmulet på 1 800 fot, temperatur/dagpunkt -1/-1° C, QNH 990 hPa. Uppmätt bromsverkan bana 19: 0,23/ 0,21/ 0,22
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	25 år, B och instrumentbehörighet
<i>total flygtid</i>	792 timmar, varav 515 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	144 timmar, allt på typen
<i>antal landningar</i>	1 017, varav 331 på typen
<i>senaste 90 dagarna</i>	93, alla på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätt av

S-E Sigfridsson, ordförande, och Rune Lundin, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

Händelseförlopp m.m.

Under en passagerarflygning från Örebro till Ronneby skulle föraren göra en ILS-inflygning till bana 19. Denna bana är flygplatsens instrumentinflygningsbana och den valdes trots att en medvindskomponent på 9 knop rädde och att bromsverkan var dålig.

Inflygningen förlöpte normalt till strax efter sättning, då flygplanet började driva av åt höger. Föraren försökte korrigera avdriften men fick högra vingspetsen utanför banan där en ca 1 m hög snövall tog i vingspetsen och flygplanet fick en kraftig högergir ut i snövallen där det vred sig 270° åt höger. Under förloppet vek sig nosstället och skador uppstod på båda propellrarna samt vänster huvudställ. Vidare uppstod begränsade strukturskador på flygkropp och nosradom.

Utlåtande

Vid tillfället hade det snöat ymnigt och en snövall på ca 1 m hade bildats vid sidan av banan som en följd av snöröjning och av att drivsnö förekommit.

Föraren hade fått korrekt information om både väder- och banförhållanden i god tid före landningen. Valet av bana 19 med relativt stark medvind gjordes dels med tanke på att kontrabanan har sämre instrumentflygningshjälpmedel, dels med beaktande av att flygplatsens bana är tillräckligt lång (över 2 300 m) för att medge säker inbromsning.

Av förarens beskrivning framgår att han vid sättning fick en avdrift åt höger som kan ha orsakats av att vinden verkade i den riktningen. Hans möjligheter att korrigera avdriften var begränsade på grund av dålig bromsverkan.

Olyckan orsakades av att flygplanet fick en högergir som föraren under rådande banförhållanden inte kunde korrigera. Bidragande var att snövallar hade bildats invid banan och att föraren under rådande mörker hade begränsad möjlighet att förutse dessa.