

1999-05-21

L-29/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

### **Rapport C 1999:21**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 24 april 1999, på Malå flygplats, AC län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FPV.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

**Rapport C 1999:21****L-29/99**

Rapporten färdigställd 1999-05-21

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-FPV</b> , Piper PA-28-140
<i>Ägare/Innehavare</i>	Skellefteå motorflygklubb, c/o Ulf Eriksson, Trädgårdsgatan 8, 931 92 Skellefteå
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-04-24, kl. 13.23 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Malå flygplats, AC län, (pos 6513N 1841E; 320 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind svag sydostlig, sikt god, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +7/-2 °C, QNH 1024 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>	60 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	115 timmar, samtliga på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	4 timmar
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	11

---

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.

**Händelseförlopp m.m.**

Föraren startade tillsammans med en passagerare från Skellefteå flygplats kl. 12.30 för en flygning till Malå. Flygningen förflöt normalt. Föraren, som inte tidigare landat på flygplatsen, visste dock att banan var smal (10 meter) och kort (610 meter) och planerade därför att sätta flygplanet på bantröskeln till bana 14. När han på kort final tog ut full klaff och påbörjade utflytningen tog plötsligt huvudhjulen i snön ca 30 meter före bantröskeln. Planet tippade framåt och noshjulet knäcktes. Därefter tog höger vinge i snötäcket varpå flygplanet vreds åt höger och kanade på huvudstället innan det stannade strax före bantröskeln.

De ombordvarande skadades inte och kunde själva lämna flygplanet.

Skador uppstod på flygplanets nosställ och höger vinge.

Malå flygplats har en asfalterad bana med riktning 14/32. Före bantröskeln på bana 14 finns en förlängning av banan med ett 150 meter långt grässtråk som vid detta tillfälle var täckt av snö och saknade markeringar (rödsvarta koner eller markeringskäppar, granris) som är särskilda krav vid snöröjning enligt BCL-D<sup>1</sup> 1.2 bilaga 3 D5.

Föraren har uppgett att han aldrig har landat på en så smal och kort bana tidigare.

### **Utlåtande**

Olyckan orsakades av att föraren i samband med landningen missbedömde flyghöjden varför sättningen kom att ske före bantröskeln. Bidragande har sannolikt varit förarens ovana att landa på smala banor som kan ge känsla av att flygplanet befinner sig på högre flyghöjd än i verkligheten samt bristen på referenser i det obrutna snötäcket före banan.

---

<sup>1</sup> BCL-D Bestämmelser för Civil Luftfart - Driftbestämmelser