

1997-07-04

L-109/96

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1997:27

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 14 november 1996, på Johannisbergs flygplats, Västerås, U län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IHG.

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

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-IHG , Cessna F152
<i>Ägare/Innehavare</i>	Bromma flygskola AB, Box 310, 161 26 Bromma
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-11-14, kl. 18.00 under mörker <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Johannisbergs flygplats, Västerås, U län, (pos 5934N 1630E; 8 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	Vind sydvästlig 10 knop, sikt 30 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt -1/-2°C, QNH 1020 hPa
<i>Antal ombord: lärare</i>	1
<i>elev</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Lärarens ålder, certifikat</i>	32 år, B med instrument- och lärarbehö- righet
<i>Lärarens totala flygtid</i>	3 339 timmar, varav ca 2 500 timmar på typen
<i>Lärarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	265 timmar/762 landningar, samtliga på typen
<i>Elevens ålder, certifikat</i>	18 år, A
<i>Elevens totala flygtid</i>	76 timmar, samtliga på typen
<i>Elevens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	15 timmar/24 landningar, samtliga på typen

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

SHK har biträtts av Göran Årman som operativ expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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

Händelseförlopp m.m.

Besättningen tränade start och landning i mörker på Johannisbergs flygplats.

Banan var snöröjd och frostig. Efter sättning på bana 23 rullade flygplanet ca 30 meter och därefter fick planet en hastig uppbromsning på vänster huvudhjul och girade åt vänster. Händelseförloppet skedde mycket snabbt och planet kolliderade med en 30-50 cm hög frusen snövall innanför bankantljusen. Det tippade över på nosen och slog båda vingpetsarna i den hårda vallen. Det tippade sedan tillbaka i rättvänt läge.

Skador uppstod på propeller, vingpetsar och vänster vingbalk.

Inget fel har kunnat konstaterats på flygplanets bromsar. Orsaken till den hastiga uppbromsningen har inte kunnat fastställas.

Enligt BCL (Bestämmelser för Civil Luftfart) -F 3.2 mom. 8.4.5 skall snöröjning omfatta hela banan och enligt mom. 8.4.6 utföras på sådant sätt att inga kritiska vallar uppstår på banan. I mom. 8.4.7 betecknas kritiska vallar på banan med följande höjder: vid slask 10 mm, våt snö 25 mm och vid torr snö 100 mm. Ansamling av snö/slask med början 2,5 m innanför bankantljusen och med jämn stigning till 0,2 m höjd vid bankantljusraden räknas inte som kritisk vall eller röjningskant. Om inte hela banan röjts på en flygplats som är publicerad i AIP (Aeronautical Information Publication) skall enligt BCL-F 2.5 mom. 8.4.2 röjda dimensioner meddelas till AIS-kontoret (Informationstjänst för luftfarten).

Banan hade tidigare under dagen använts för start och landningsövningar. Något meddelande som kunde tyda på att hela banan inte snöröjts fanns inte.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att en hastig inbromsning av okänd anledning skedde på vänster huvudhjul och att besättningen inte hann korrigera den vänstergir som uppstod.

SHK ifrågasätter om banan var snöröjd i enlighet med bestämmelserna i BCL-F mom. 8.4.5 - 7.