

1996-12-17

L-92/96

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1996:46

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 16 september 1996, på Växjö/Kronobergs flygplats, G län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-LAC.

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

S-E Sigfridsson

Henrik Elinder

Monica J Wismar

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-LAC , Piper PA-28-151
<i>Ägare/Innehavare</i>	Swing Inn AB, Malmborgsgatan 7, 211 28 Malmö
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-09-16, kl. 14.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Växjö/Kronobergs flygplats, G län, (pos 5656N 1444E; 182 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	EK-skolning
<i>Väder</i>	METAR Växjö/Kronoberg kl. 13.50: Vind 30°/15 knop, sikt >10 km, enstaka moln med bas 3 000 fot, temp./daggpunkt +13/+1°C, QNH 1023 hPa, vinduppgift från tornet kl. 13.57: 360°/16 knop, max 21 knop.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Föraren allvarligt skadad
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Begränsade markskador
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	44 år, elevtillstånd med EK-behörighet
<i>Förarens totala flygtid</i>	41 timmar, allt på typen
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	7 timmar/33 landningar, allt på typen

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Max Danielsson.

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

Händelseförlopp m.m.

Föraren skulle genomföra en navigeringsflygning Malmö-Halmstad-Växjö-Malmö. Vid sättningen på bana 01 i Växjö fick föraren en studs. Efter studsens gjorde han ett gaspådrag för att avbryta landningen. Enligt vittnesuppgifter skedde gaspådraget på ca 10 m höjd med högt nosläge. Flygplanet vek sig över vänster vinge och hamnade slutligen ca 100 m väster om rullbanan. Flygplanet demolerades vid nedslaget och föraren ådrog sig lårbensbrott.

Utlåtande

Olyckan orsakades sannolikt av att föraren inte förmådde behärska den situation som uppstod efter studsens. Bidragande har varit förarens ringa rutin och rådande vindförhållanden.