

1996-xx-xx

L-55/96

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1996:xx

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 17 juli 1996, på Torsby/Fryklanda flygplats, S län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KHF.

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

S-E Sigfridsson

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-KHF , Piper PA-25-235
<i>Ägare/Innehavare</i>	Norrköpings segelflygklubb, Box 445, 601 05 Norrköping
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-07-17, kl. 16.20 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Torsby/Fryklanda flygplats, S län, (pos 6009N 1259E; 118 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 40°/4 knop, sikt 90 km, moln 2/8 cumulus bas 7 000 fot, temp./daggpunkt +16/+3°C
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	55 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	367 timmar, varav 19 timmar på typen
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	6 timmar/38 landningar, allt på typen

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

Flygplanet användes för segelflygbogsering. Efter en landning och när flygplanet taxades i låg fart vek sig höger huvudställ. Utöver skador på landstället uppstod skador på höger vinge.

Den tekniska undersökningen har visat att det högra nedre stötdämparfästet brustit vid bulthålet. Bulthålet var kraftigt slitet och brottet hade initierats från en tidigare spricka.

Utlåtande

Den aktuella infästningen skall inspekteras vid varje 100-timmarstillsyn. Den senaste 100-timmarstillsynen utfördes 59 tim före olyckan. Med tanke på det stora antalet landningar som utförs med flygplanet har det inte varit möjligt att

fastställa om slitaget i stötdämparfästet fanns redan vid den senaste tillsynen eller har uppstått senare.

Olyckan orsakades av det nedre stötdämparfästet till höger huvudställ brast. Bidragande har varit att fästet var kraftigt slitet.