



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2002:04

***Olycka med flygplanet SE-EOH
på Älvsbyn/Höghedens flygplats, BD län,
den 28 juli 2001***

Dnr L-068/01

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

Statens haverikommission (SHK) Board of Accident Investigation

Postadress/Postal address
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors
Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone
Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile
Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail Internet
info@havkom.se
www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2002:04

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 28 juli 2001, på Älvsbyn/Höghedens flygplats, BD län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-EOH.

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

Olle Lundström

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2002:04

L-068/01

Rapporten färdigställd 2001-02-15

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-EOH, Piper PA-25-235
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Älvsby flyg AB Box 127, 971 04 Luleå
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-07-28, kl. 15.08 i dagsljus <i>Ann:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2)
<i>Plats</i>	Älvsbyn/Höghedens flygplats, BD län, (pos 6539N 2104E; 69 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Segelflygbogsering
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind omkring nordväst, 5–10 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5000 fot, temp./daggpunkt +17/+4 °C.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	–
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	58 år, A+S
<i>Total flygtid</i>	1 080 timmar, varav 155 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	21 timmar, varav 5 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	65, varav 31 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 28 juli 2001 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-EOH inträffat på Älvsbyn/Höghedens flygplats, BD län, samma dag kl. 15.08.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Olle Lundström, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Nils von Koch.

Händelseförlopp m.m.

Flygplanet användes för segelflygbogsering. Efter en bogsering skulle föraren landa flygplanet för att koppla ett nytt släp. Farten på finalen var drygt 75 knop och före sättningen hade han ansatt ett steg klaff. Under utflytningen upplevde han att flygplanet fick en störning i tipplanet som han försökte att dämpa genom manövrering av höjdrodret och motorreglaget. Manövern slutade med att flygplanet sjönk igenom från ca tre meters höjd och slog hårt i marken. Vid nedslaget vek sig vänster landställ. Föraren skadades inte men skador uppstod på flygplanets landställ och vänstervinge.

Vid den teniska undersökningen framkom att det ena fästörat för vänster landställsdämpare brustit varvid fästbulten skjövats av vid det andra örat. Amortisörfästet på vänster landställsdämpare hade också brustit. Omkring 30 procent av fästörats brottyta var belagd med färg, vilket tyder på att skadan funnits redan vid senaste målning av det aktuella området. Det har inte varit möjligt att fastställa när denna målning skedde.

Problematiken med burstna landställsdämpare och fästöron är välkänt för flygplanstypen. Med anledning av detta har ett modifieringsgodkännande M 16/97 tagits fram. Modifieringen innebär att en säkerhetsvajer monteras så att landställets utfjädring begränsas om dämparen eller fästet går sönder. Med denna modifiering undviks följdskador och risken för ground-loop eller avakning elimineras.

Utlåtande

Olyckan orsakades av en hård landning i kombination med att det fanns ett tidigare brott i fästörat för landställsdämparen, vilket medförde att vänster landställ vek sig.