



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2003:15

***Tillbud med flygplanet SE-GBE
väster om Falkenberg/Morups flygplats, N län,
den 5 oktober 2002***

Dnr L-090/02

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

2003-04-08

L-090/02

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2003:15

Statens haverikommission har undersökt ett tillbud som inträffade den 5 oktober 2002, väster om Falkenberg/Morups flygplats, N län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-GBE.

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

Lena Svenaeus

Sakari Havbrandt

Bilaga 1

Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)

Rapport RL 2003:15

L-090/02

Rapporten färdigställd 2003-04-08

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-GBE, PIPER PA-28-151
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Flygarna i Halmstad AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2002-10-05, kl. 15.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Väster om Falkenberg/Morup flygplats, N län, (pos 5658N 01222E; ≈20 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind nordost 5–10 knop, god sikt, 2–3/8 stratocumulus med bas 2 000 fot, temp./daggpunkt +13/+7 °C, QNH 1012 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	begränsade
<i>Andra skador</i>	Nedriven elledning
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 47 år, A-Certifikat
<i>Total flygtid</i>	265 timmar, allt på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	60 timmar
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	30

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 8 oktober 2002 om att ett tillbud med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-GBE inträffat väster om Falkenberg/Morup flygplats, N län, den 5 oktober kl. 15.00.

Tillbudet har undersökts av SHK som företräts av Lena Svenaeus, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Föraren avsåg att tillsammans med en passagerare flyga från Halmstad till Falkenberg/Morup flygplats. Starten och flygningen till Morup förflöpte normalt. När han kom fram flög han över flygplatsen för att kontrollera vinden och bestämde sig sedan för att göra ett vänstervarv till bana 09. I ett sent skede på finalen upptäckte han att han siktat på en åker istället för det avsedda flygfältet. Föraren drog på gas och gick in i ett förnyat landningsvarv och landade utan problem. Efter ett uppehåll på ungefär 20 minuter flög han med samma passagerare tillbaka till Halmstad och parkerade flygplanet. Dagen efter framkom det att en elledning blivit nedriven i samband med den misslyckade inflygningen. Föraren hade inte märkt något onormalt under flygningen och observerade ej heller de mindre skador på propeller, motorkåpor och landställsinklädnad som hade uppstått på flygplanet.

Falkenberg/Morup flygplats är ett gräsfält med dimensionerna 700 x 30 m, beläget i ett jordbrukslandskap. Fältet smälter synmässigt in bland övriga fält och kan vara svårt att lokalisera.

Den avklippta elledningen var dragen på 7 meters höjd och bestod av fyra oisolerade kopparlinor med 7 mm diameter. Två av de undre linorna förblev intakta.

Utlåtande

Det kan tyckas att föraren borde ha uppmärksammat kollisionen med ledningen p.g.a. det ljud som sannolikt uppstod vid kollisionen och när de avslitna ledningarna slog mot flygplanet. Det är dock troligt att förarens uppfattningsförmåga minskat av den stress som uppstod när han upptäckte att han var på väg att landa på fel fält. Om kollisionen skedde i samband med motorpådraget, kan det ändrade motorljudet också ha maskerat ljuden från kollisionen.

Att upptäcka elledningar från luften är svårt, om man inte på ett systematiskt sätt letar efter dem. Det är därför förståeligt att föraren inte såg ledningen, eftersom han inte förväntade sig att sådana skulle finnas på kort final till ett flygfält.

Det är inte helt ovanligt att förare ansätter en landning mot fel landningsplats. Sådant har skett både inom tung och lätt luftfart. När väl inflygningen har inletts kan en förare bli så koncentrerad på själva landningen, att tecken eller signaler på att något är fel inte når förarens uppmärksamhet.

Olyckan orsakades av att föraren förväxlade den avsedda flygplatsen med en åker och upptäckte detta i ett mycket sent skede.

Rekommendationer

Inga