

Rapport C 1998:42**L-94/98**Rapporten färdigställd 1998-11-05

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-FYN , Piper PA-28-180
<i>Ägare/Innehavare</i>	Hällefors Flygklubb, c/o Gunnarsson, Släggvägen 10, 712 00 Hällefors
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-08-30, kl. 14.25 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Hällefors/Örling flygplats, T län, (pos 5952N 1425E; 180 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 010°/ca 5 knop, sikt 20 km, molnmängd 7/8 3 000 fot, lätt turbulens, temperatur +10°C, QNH 1015 hPa
<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>Förarens ålder, certifikat</i>	74 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	312 timmar, samtliga på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	9 timmar, samtliga på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	13, samtliga på typen

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

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.

Händelseförlopp m.m.

Föraren har uppgett följande: Han hade gjort en 25 minuter lång flygning i området och valde bana 36 för landning på Hällefors/Örling flygplats. På finalen hade han ansatt full klaff, trimmat flygplanet och flög med en fart av 80 till 83 knop. När han passerade banändan (bana 36 har inflyttad bantröskel) låg han något högt och drog av gasen. Sättningen blev hård och planet studsade upp. Nästa sättning blev en trepunktslandning. Föraren kunde höra en smäll från noshjulet och vågade därför inte göra pådrag och avbryta landningen. Därefter kom planet in i s.k. galopp. Efter några studsar blev nosläget lågt så att propellern slog i marken. Därefter fick föraren stopp på planet och taxade in det till hangaren.

Vittnen på flygplatsen uppfattade att föraren satte flygplanet på bantröskeln med något för hög fart. Planet fick ett flertal studsar och vid den sista upptagningen med högt nosläge vek sig planet, varpå propellern slog i marken.

Skador uppstod på propeller, noshjul och motorfundament.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att flygplanets fart och sjunkhastighet var för hög vid sättningen och av att föraren inte lyckades parera de studsar som uppstod.