

1998-10-05

L-43/98

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1998:34

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 17 maj 1998, på Varberg/Getteröns flygplats, N län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-BEN.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-BEN , Piper J3C-65
<i>Ägare/Innehavare</i>	Varbergs flygklubb, Box 23, 432 21 Varberg
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-05-17, kl. 14.25 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Varberg/Getteröns flygplats, N län, (pos 5708N 1214E; 1 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	SMHI:s analys kl. 14.25: vind svagt västlig, sikt 20-30 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +17/+8 °C, QNH 1027 hPa
<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>	59 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	230 timmar, varav 6 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	6 timmar, samtliga på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	34, samtliga på typen

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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 uppgivit följande: Han hade startat bana 30 och gjort en kortare flygning i området. Han valde sedan bana 24 för landning. Allt fungerade normalt. I samband med sättningen, som blev något hårdare än vanligt, såg han att höger huvudhjul hade lossnat och rullade framför honom. Därefter gjorde planet en gir åt höger och höger hjulaxel plöjde ned i grässtråket. Flygplanet tippade sedan över på nosen och slog vänster vingpets i marken. Sedan tippade det tillbaka i rättvänt läge. Uppbromsningen var relativt mjuk.

Vittnen som befann sig vid klubbstugan har som tillägg till förarens beskrivning berättat att de såg flygplanet flyta ut på ungefär sju till åtta meters höjd. Planets fart tog därefter slut och det vek sig över höger vinge och slog hårt ner på höger landställ.

Skador uppstod på vänster ving, propeller, sporrhjulet och höger landställ. Höger hjulmutter hade skjuvats av hjulaxeln och axeln hade brutits loss från landstället.

Utlåande

Vid nedslaget drogs höger huvudhjul av hjulaxeln. Hjulaxeln plöjde sig sedan ner i gräsbanan och bröts av genom överbelastning.

Olyckan orsakades av att utflytningen inför sättningen skedde på för hög höjd vilket resulterade i en hård sättning.