



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1988:42
Luftfartshändelse 1988-04-27
på Lund/Hasslanda flygplats, M län
Ärende SE-FYT 9/88

INNEHÅLL

I föreliggande rapport redovisas undersökningen under ett fåtal rubriker. Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av ICAO. Rubriker som ej återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
SAMMANFATTNING	-
INLEDNING	3
1 FAKTAREDOVISNING	4
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2 Personskador	5
1.3 Skador på luftfartyget	5
1.4 Andra skador	5
1.5 Besättningen	5
1.6 Luftfartyget	5
1.7 Meteorologisk information	5
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och flygplanvrak	5
1.12.1 Haveriplatsen	5
1.12.2 Flygplanvraket	5
1.13 Medicinsk information	-
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	5
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	6
3.1 Undersökningsresultat	6
3.2 Sannolik haveriorsak	6
4 REKOMMENDATIONER	-
5 ÖVRIGT	-
<u>BILAGA</u>	
1 Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)	

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1988-04-27 om att ett flygplan av typ Piper PA-28-140 havererat i samband med en avbruten start från Lund/Hasslanda flygplats.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av generaldirektör Olof Forssberg, ordförande, civilingenjör Lennart Ringqvist, utredningschef, och överstelöjtnant Claes Jernow, flygoperativt sakkunnig.

Händelsen har begränsat intresse från flygsäkerhetssynpunkt. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-11-17	SHK:s kansli	Forssberg, Jernow samt Klas-Göran Bask, luftfartsverket och förare.

1 FAKTAREDOVISNING

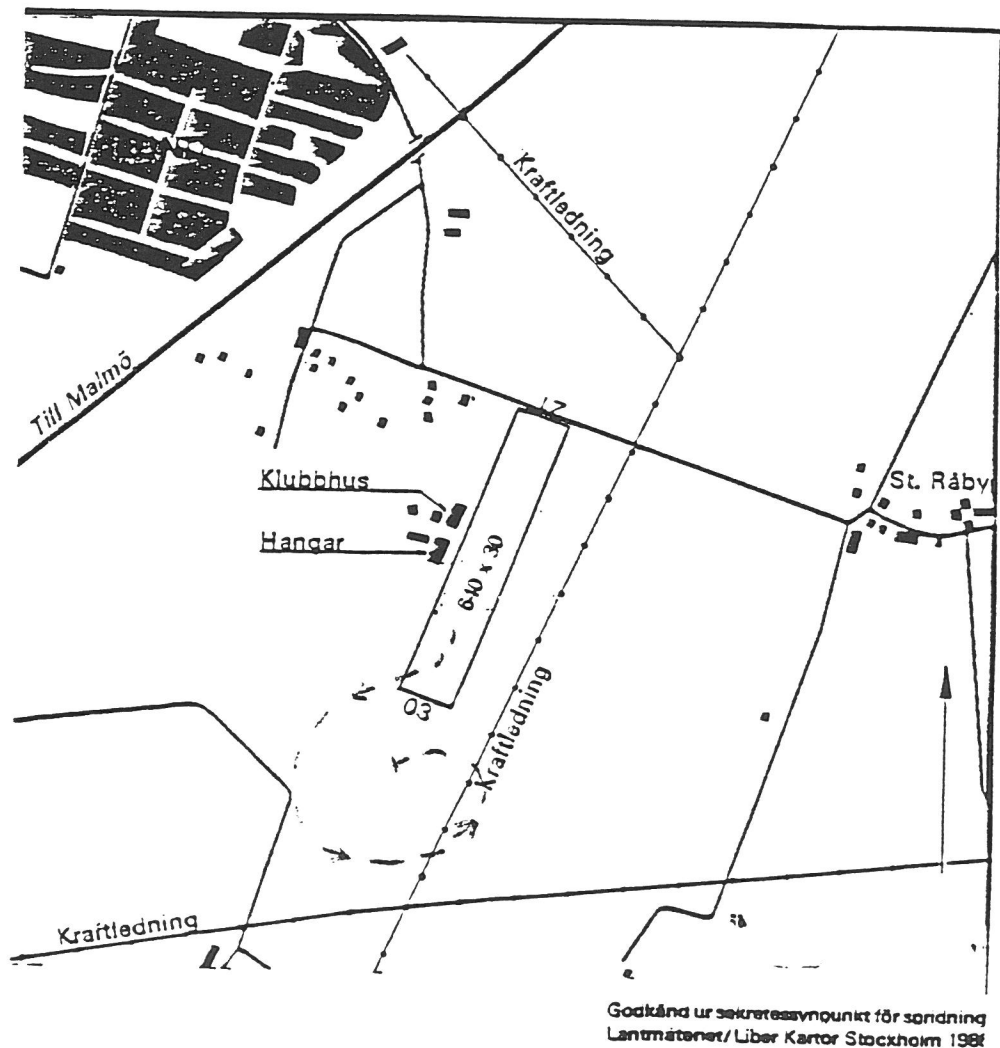
1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Vid start- och landningsövningar i form av "studs-och gå" på Lund/Hasslanda flygplats bana 21 hörde föraren efter fullgaspådrag för den andra starten och strax före lättning vid fart 70-80 knop ett skramlande ljud, som han uppfattade som härrörande från motorn. Samtidigt kände han att det ryckte till i planet. Han beslöt då att avbryta starten och drog av gasen samt hjulbromsade varvid flygplanet girade åt höger. Han släppte då omedelbart bromsspaken och planet fortsatte snett framåt höger ut på en åker. Efter ca 50 m på denna rullade planet vidare ut på en angränsade nysådd betåker.

Efter ett par hundratal meters rullning på betåkern hade farten minskat så mycket att föraren vågade börja svänga planet. I syfte att köra upp flygplanet på banan och för att undvika kollision med en trädallé utförde han en vid vänstersväng. I slutet av denna sväng sjönk plötsligt ett eller flera hjul ned i jorden varvid flygplanet tippade framåt och åt höger. Härvid slog propellern och höger vingpets i marken och planet stannade.

Föraren har uppgett att han satte planet ca 20 meter in på banan och att det därpå följande fullgaspådraget gjordes på vanligt sätt.

Den streckade linjen på skissen nedan visar flygplanets utrullning på marken efter sättningen.



1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
Omkomna Allvarligt skadade			
Lindrigt skadade			
Inga skador	1	1	

1.3 Skador på luftfartyget

Skador uppstod på propellern, motorns vevaxel och höger vingpets.

1.4 Andra skador

Obetydliga skador på nysådd betåker.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 24 år och hade gällande A-certifikat utfärdat 1988-03-09.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer		95	95
Denna typ		59	95

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Malmö-Sturup flygklubb, Box 19, 230 32 Malmö-Sturup

Typ: Piper PA-28-140

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis

1.7 Meteorologisk information

Vind 100⁰/4 knop. CAVOK. Marktemp +15⁰C. QNH 1026 HPa.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak1.12.1 Haveriplatsen

Position 55⁰ 41' N 13⁰ 13' E.

1.12.2 Flygplanvraket

Skadorna på flygplanet har uppstått i samband med utrullning och manövrering på mjuk åkerjord efter avbruten start.

1.17 Övrigt

SHK har av motorflygchefen i Malmö-Sturup flygklubb erfarit att efter haveriet har klubbens medlemmar genom anslag i klubblokalen avrått från att öva "studs-och gå" på Lund/Haslanda flygplats pga de kraftledningarna som omger fältet.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- Föraren var behörig att utföra flygningen.
- Flygplanet var luftvärdigt.
- Något tekniskt fel på flygplanet har inte kunnat påvisas.
- Föraren, som övade "studs-och gå", avbröt starten p g a att han upplevde att han fick motorfel.
- När föraren bromsade planet girade det åt höger och åkte av banan.
- Förarens åtgärd att avbryta flygningen var förståelig.

3.2 Sannolik haveriorsak

När föraren avbröt starten var flygplanet för nära banänden för att kunna stoppas på banan.

Bidragande orsak:

- Förarens ovana med flygplanet har medfört att han felaktigt tolkat ett ljud, som troligen härrörde från landställets beröring med den ojämna gräsbanan, som tecken på motorstörning.

Datum för rapportens expediering till luftfartsverket: 1988-11-24