



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2005:10

Olycka med flygplanet SE-KOE på Gnesta/Vängsö flygplats, D län, den 16 januari 2005

Dnr L-01/05

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

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport RL 2005:10

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 16 januari 2005, på Gnesta/Vängsö flygplats, D län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KOE.

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

Carin Hellner

Sakari Havbrandt

Bilaga 1

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

Rapport RL 2005:10

L-01/05

Rapporten färdigställd 2005-03-10

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-KOE, PIPER PA 28-181
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare</i>	Östra Sörmlands flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2005-01-16, kl. 12.45 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC + 1 timme)
<i>Plats</i>	Gnesta/Vängsö flygplats, D län, (pos 5906N 01713E; 17 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Uppdragsflygning för Frivilliga flygkåren
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Sydvästlig vind 10 knop, god sikt, 5-8/8 stratocumulus med bas 1 500 fot, temp./daggpunkt +3/0 °C, QNH 1016 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Mindre skada på åkermark. Ingen miljöpåverkan.
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 68 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	1 535 timmar, varav 600 timmar på typen.
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	6 timmar, allt på typen.
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	4
<i>Observatören¹:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 37 år, A-certifikat, IR ²
<i>Total flygtid</i>	491 timmar, varav 244 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	9 timmar, allt på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	5

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 16 januari 2005 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KOE inträffat på Gnesta/Vängsö flygplats, D län, samma dag kl.12.45.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Carin Hellner, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsstyrelsen genom Magnus Axelson.

Händelseförlopp m.m.

Besättning hade i Frivilliga Flygkårens regi genomfört ett sjöbevakningsuppdrag över Östersjön och skärgården. Flygningen hade varat i ungefär tre timmar när de återvände till Gnesta/Vängsö flygplats för landning. Flygplatsen bestod av en stor gräsyta med två markerade gräsbanor i riktningarna 15/33³ och 21/03. Bana 15/33 hade dimensionerna 620 x 35 m. Tröskeln på bana 33 var inflyttad 85 m, vilket medför att tillgänglig banlängd för landning på bana 15 var 705 m. Till höger om tröskeln på bana 15 fanns en

¹ Observatör: Besättningsmedlem i enlighet med Frivilliga Flygkårens drifhandbok.

² IR: Instrumentbehörighet.

³ 15/33: Anger att banan ligger i riktningen 150 respektive 330 grader.

trädråd som var drygt tio meter hög. Gräsytan var våt med inslag av isfläckar.

Föraren konstaterade att vinden var sydvästlig dels genom att lyssna på ATIS⁴-sändningen från Bromma flygplats och dels genom att kontrollera flygplatsens vindstrut. Bana 21 hade passat bättre med avseende på vindriktningen, men föraren valde att landa på bana 15 eftersom fältytans kondition på bana 21 var okänd för honom. Föraren gjorde en normal inflygning. När han hade svängt in på finalen upptäckte han att han siktat in sig på gräsytan till höger om den markerade banan. Han fortsatte dock inflygningen och beslutade sig för att landa på gräsytan vid sidan om banan då han visste att den var landningsbar. Besättningen har uppgett att höjden över fältgränsen var 15-25 m och att farten var mellan 75 och 80 knop.

Vittnesuppgifter och spår på fältet tyder på att landningen kom att ske efter det att halva banan passerats. Enligt föraren skedde sättningen med 65 knops fart och med full klaff. Efter sättning upplevde han att bromsverkan var mycket låg. När han insåg att den kvarvarande banan inte skulle räcka till för att få stopp bedömde han att farten var för låg för att landningen skulle kunna avbrytas.

Noshjulet slogs av när flygplanet passerade ett dike vid fältets slut. Efter diket fanns en asfaltsväg och ytterligare ett dike där huvudställen slogs av. Därefter kanade flygplanet ytterligare ungefär 15 m ut i en åker.

De båda ombordvarande var oskadda och kunde själva lämna flygplanet. Flygplanet fick skador bl. a. på propeller, motorkåpor, flygkropp, vingar och landställ.

Föraren har inte kunnat förklara varför han så sent insåg att landningen var på väg att misslyckas.

Maximal tillåten flygvikt var 1 155 kg och aktuell flygvikt var 1 030 kg

Enligt flyghandboken krävs på torr asfaltbana och i övrigt under de aktuella förhållandena en tillgänglig landningsträcka på 368 m under förutsättning att höjden är 15 m och att farten är 66 knop vid banans början. Enligt BCL-D⁵ ska landningssträckan ökas med 20 % vid våt gräs bana, d.v.s. till 442 m. Vidare ska en allmän säkerhetsmarginal på ytterligare 43 % adderas. Detta medför att den tillgängliga banlängden ska vara minst 631 m.

Beräkningar som SHK har gjort visar att om farten var 80 knop och höjden 25 m vid bantröskeln ökar den erforderliga landningssträckan med ungefär 360 m i jämförelse med flyghandbokens värden som förutsätter 15 m höjd och 66 knops fart. Detta medför att den erforderliga landningssträckan utan säkerhetsmarginalen blir 802 m (442 m + 360 m) att jämföras med den tillgängliga på 705 m.

Utlåtande

Det kan konstateras att förutsättningarna för en lyckad landning saknades redan när flygplanet låg på final. Frågan är varför föraren uppmärksammade detta faktum i ett så sent skede att det inte längre fanns några möjligheter att rädda situationen. Förklaringen kan vara trötthet efter den relativt långa flygningen över hav i kombination med låg aktuell flygtrim. Det är också troligt att anspänningen och koncentrationen minskade när själva flyguppdraget var genomfört och bara en rutinmässig landning på hemmafältet återstod.

Olyckan orsakades av att föraren, i inflygningens slutskede, inte i tid uppfattade att förutsättningarna för en säker landning saknades. Bidragande har varit att fältytan var hal och att fältets längd medför att inflygningen måste göras med precision för att landningen ska lyckas.

⁴ ATIS: Automatic Terminal Information Service. Innehåller bl.a. väderuppgifter.

⁵ BCL-D: Bestämmelser för civil luftfart, driftsbestämmelserna.