



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2003:37

***Olycka med flygplanet SE-GPH
på Värnamo/Hagshult flygplats, F län, den 5 maj 2003***

Dnr L-08/03

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

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2003:37

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 5 maj 2003, på Värnamo/Hagshult flygplats, F län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-GPH.

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

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

Bilaga 1

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

Rapport RL 2003:37

L-08/03

Rapporten färdigställd 2003-10-16

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-GPH, PIPER PA-28-161
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Nissadalens aeroclub
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-05-05, kl. 15.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Värnamo/Hagshult flygplats, F län, (pos 5718N 01408E; 169 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: sydlig vind 15-20 knop, troligen byig, mycket god sikt, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt 21/5 °C, QNH 1014 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>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 44 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	271 timmar, varav 71 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	9 timmar, allt på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	16

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 14 maj 2003 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-GPH inträffat på Värnamo/Hagshult flygplats, F län, den 5 maj 2003 kl. 15.30.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Göran Rosvall, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Föraren avsåg att under eftermiddagen den aktuella dagen flyga från Jönköping till Smålandsstenar. Med anledning av att vindhastigheten var så hög som 17 knop avvaktade han med starten några timmar. När vindhastigheten hade sjunkit till 13 knop startade han från Jönköping.

Flygningen till Smålandsstenar gick utan problem och han gjorde en inflygning till bana 22, som är asfaltsbelagd och har dimensionerna 15 x 800 m. Föraren upplevde emellertid vinden som kraftig och turbulent, varför han avbröt inflygningen. Efter ytterligare ett avbrutet landningsförsök beslutade han sig för att i stället flyga till Värnamo/Hagshult flygplats och landa på den bredare banan där med dimensionerna 40 x 2050 m.

Föraren gjorde en inflygning till bana 22. På låg höjd upplevde han kraftig turbulens varför han avbröt landningsförsöket. Vid nästa landningsförsök gick allt bra till strax före sättning, då flygplanet drev åt höger och hamnade vid sidan av banan. Sättningen kom att ske ungefär 20 meter vid sidan av bankanten. Efter sättningen girade flygplanet ytterligare åt höger där det kolliderade med ett järnrör som stack upp ur marken ca 35 meter

från bankanten. Järnröret, som hade en diameter av 20 mm, punkterade den högra vingtanken och skadade höger klaff. 30-40 liter bränsle rann ut ur tanken, men brand uppstod inte. De båda ombordvarande, som var oskadda, kunde själva lämna flygplanet.

Järnröret, som var till för mätning av grundvattennivån, var placerat utanför de hinderfrihetsområden som gäller för flygplatsen.

Utlåtande

Den demonstrerade sidvindskomponenten för flygplanstypen är 17 knop, vilket genom BCL-D 3.2.4.5.1.5 fastställts till den högsta tillåtna.

Enligt SMHI analys var vinden sydlig 15-20 knop och troligen byig.

Den aktuella vinden vid olyckstillfället har inte gått att fastställa.

Sidvindskomponenten kan dock, i samband med vindbyar, ha varit nära eller över 17 knop.

Att ett omarkerat järnrör står på eller invid ett flygplatsstråk måste anses mindre lämpligt, även om det står utanför gällande hinderfrihetsområden.

Olyckan orsakades av att föraren planerade och genomförde en flygning som var för svår i förhållande till såväl hans totala som aktuella flygerfarenhet.