



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:58
Luftfartshändelse 1989-06-30
Plats Bromma flygplats, A län
Ärende SE-IAZ 46/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:58

Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av International Civil Aviation Organization (ICAO). Rubriker som inte återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
Skrivelse till luftfartsverket	3
SAMMANFATTNING	5
INLEDNING	6
1 FAKTAREDOVISNING	7
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	7
1.2 Personskador	7
1.3 Skador på luftfartyget	7
1.4 Andra skador	7
1.5 Besättningen	7
1.6 Luftfartyget	8
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	8
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd- och ljudregistratorer	8
1.12 Haveriplats och luftfartygvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygvraket	8
1.13 Medicinsk information	9
1.14 Brand	9
1.15 Överlevnadsmöjligheter	9
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	9
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	9
5 ÖVRIGT	-

BILAGA

- 1 Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning

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



Luftfartsverket

Rapport C 1989:58

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 30 juni 1989 på Bromma flygplats, A län, med luftfartyget SE-IAZ.

SHK får härmed enligt 121 § luftfartsförordningen (1986:171) överlämna rapport över undersökningen.

Hans Gullberg

Nils Benker

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:58
Ärende SE-IAZ 46/89

Luftfartyg typ:	Piper PA 34
Tidpunkt för händelsen:	1989-06-30 kl 19.50
Plats:	Bromma flygplats
Typ av flygning:	Skolning
Väder:	Vind 250 ⁰ /8 knop. Sikt 10 km. Molnfritt. Belysningsförhållandena var besvärande p g a lågt stående sol i inflygningsriktningen
Antal ombord:	2
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Intryckt noshjul, förskjutet huvud- ställ, propellrar stukade
Befälhavarens ålder, certifikat:	56 år, D
Befälhavarens totala flygtid:	Ca 18000 timmar, varav på typen 25 timmar
Elevens ålder, certifikat:	23 år, B
" flygtid:	Ca 230 timmar, varav 0 timmar på typen

Vid landning efter simulerad ILS fick flygplanet hård sättning med åtföljande "galopp".

Sannolik haveriorsak: Eleven satte ned flygplanet från hög höjd efter att ha utfört landningen under svåra belysningsförhållanden. Orsaken till att befälhavaren ej övertagit flygningen var att han överraskats av de svåra belysningsförhållandena i ett sent skede.

Rekommendation: Av luftfartsinspektionens skrivelse angående godkännande framgår ej om godkännandet av befälhavaren som IFR-instruktörsaspirant även avsåg typutbildning. SHK rekommenderar att luftfartsinspektionen i likartade fall klart anger om ett godkännande avser endast IFR-utbildning eller såväl IFR- som typutbildning.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 30 juni 1989 kl 20.35 om att ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IAZ havererat samma dag kl 19.50 på Bromma flygplats.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Hans Gullberg, ordförande, och Nils Benker, utredningschef.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-09-01	SHKs kansli	Gullberg, Benker, från luftfartsverket KG Bask, Roland Karlsson, SPF, Nils Sylvér, Dansk flygforsikringspool, föraren
1989-09-11	"	Gullberg, Benker, Anders Ljungkvist, Aeroskolan, Bromma, Raimo Ahti, Aerorent, Bromma

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Under IFR-skolflygning vid landning efter simulerad ILS-inflygning till bana 30 på Bromma flygplats kom eleven in för högt och tryckte ned nosen från ca 3 meters höjd. Noshjulet slog hårt i banan och flygplanet fick en kraftig nos-upp attityd med åtföljande ny hård sättnings och övergång i "galopp".

Befälhavaren har uppgivit att höjdbedömningen var svår vid landningen. Belysningsförhållandena var nämligen synnerligen besvärande på grund av motljus och reflexer i banan från den lågt stående solen. Dessutom försvårades sikten av döda mygg och flugor på vindrutan. Vidare har han uppgivit att eleven utfört flygningen före landningen på ett bra sätt och att han därför räknade med att eleven skulle klara även landningen, trots att det var elevens första med typen. Befälhavaren har slutligen framhållit att han blivit överraskad i ett sent skede.

Eleven har bekräftat befälhavarens uppgifter om belysningsförhållandena.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
Omkomna	-	-	-
Allvarligt skadade	-	-	-
Lindrigt skadade	-	-	-
Inga skador	2	-	-
Totalt	-	-	-

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Befälhavaren var vid haveritillfället 56 år och hade gällande D cert.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Senaste 24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	1	90	18000
Denna typ	1	25	25

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 24

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes maj 1989.

Befälhavaren genomgick utbildning som IFR-instruktör på Piper PA-34 och PA-28 enligt skrivelse 1989-01-02 från luftfartsverket. Han hade efter grundutbildning genomfört hälften (25 timmar) av EK-instruktörstjänsten.

Eleven var 23 år, hade B cert och hade en flygtid av ca 230 timmar, varav 0 timmar på typen.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Aerorent AB

Luftfartyget

Typ: Piper PA 34 200T
 Serienummer: 34-7970122
 Tillverkningsår: 1979

Flygvikt: Max tillåten 1999 kg, aktuell
 1875 kg
 Aktuell tyngdpunktsläge: Inom godkända gränser
 Motorfabrikat: Continental
 Motormodell: T510 - 360 E
 Antal motorer: 1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: AVGAS 100

Total gångtid (luftfartyget): 3106 timmar
 Gångtid efter senaste periodiska
 tillsyn: 15 timmar

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Vind 8 knop. God sikt.
 Lågt stående sol.

1.8 Navigationshjälpmedel

ILS bana 30.

1.9 Radiokommunikationer

Ej aktuellt.

1.10 Flygfältsdata

Bromma flygplats bana 30, 1897 m x 45 m, asfalt, torr yta.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Fanns ej, krävdes ej.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak1.12.1 Haveriplatsen

Position 59 ° 21 ' N 17 ° 57 ' E

Flygplanet havererade på bana 30.

1.12.2 Flygplanvraket

Nosstället intryckt. Höger huvudstall skadat. Propellrarna skadade.

1.13 Medicinsk information

Det finns inget som tyder på annat än att befälhavaren och eleven var i god fysisk och psykisk kondition.

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

ELT

Utlöstes ej.

2 ANALYS

Den omedelbara anledningen till haveriet liksom bakomliggande orsaker framgår direkt av befälhavarens uppgifter.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Under skolflygning avseende såväl IFR- som typutbildning missbedömde eleven höjden vid landningen. Flygplanet råkade i galopp med haveri som följd.
- d) Landningen var elevens första på flygplantypen.
- e) Eleven och läraren besvärades i ett sent skede av inflygningen av den lågt stående solen som försvårade lokalisering och höjdbedömning.

3.2 Sannolik haveriorsak

Eleven satte ned flygplanet från hög höjd beroende på svåra belysningsförhållanden. Orsaken till att befälhavaren ej övertagit flygningen var att han överraskats av de svåra belysningsförhållandena i ett sent skede.

4 REKOMMENDATIONER

Av luftfartsinspektionens skrivelse 1989-01-02 (se avsnitt 1.5) framgår ej om godkännandet av befälhavaren som instruktörsaspirant även avsåg typutbildning. SHK rekommenderar att luftfartsinspektionen i likartade fall klart anger om ett godkännande avser endast IFR-utbildning eller såväl IFR- som typutbildning.

