



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:63
Luftfartshändelse 1989-07-26
Stöde/Prästbordets flygplats, Y län
Ärende SE-BYR 61/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:63

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	7
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
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	9
2 ANALYS	9
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	10
4 REKOMMENDATIONER	10
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 1989:63

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 26 juli 1989 på Stöde/Prästbordets flygplats, Y län, med luftfartyget SE-BYR 61/89.

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

Hans Gullberg

Nils Benker

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:63
Ärende SE-BYR 61/89

Luftfartyg typ:	Piper PA-18A-150
Tidpunkt för händelsen:	1989-07-26
Plats:	Stöde/Prästbordets flygplats, Y län
Typ av flygning:	Allmän flygträning
Väder:	Varierande vind, sikt >10 km, 5/8 moln varav 1/8 cu 5000 fot, däröver ac och ci
Antal ombord:	2
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens totala flygtid:	283 timmar, varav på typen 111 timmar

Haveriet berodde på att föraren förlorade kontrollen över flygplanet vid landningen. Bidragande faktorer kan ha varit en vindkantring i förening med förarens ovana vid tungt lastat flygplan.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 26 juli 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-BYR havererat på Stöde/Prästbordets flygplats, Y län, samma dag kl 10.15.

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>
1989-10-26	SHK:s kansli	Gullberg, Benker, från Luftfartsverket K G Bask

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Flygplanet SE-BYR startade kl 09.50 från Stöde flygplats. Vindstilla rådde på marken. Efter drygt 20 minuters flygning återvände föraren för landning på bana 26. Han bedömde vindstruten indikera vindstilla och gjorde en normal inflygning. Strax före sättning, på ca 2 meters höjd, upplevde han att flygplanet fick en plötslig vindstöt bakifrån och sjönk igenom. Följden blev en studs. Efter ytterligare en studs girade flygplanet kraftigt vänster och fortsatte i en kanande sväng av banan och vidare över ett dike in på en plöjd åker där det stannade.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 39 år och hade gällande A certifikat sedan 1982.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Senaste 24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	4	33	283
Denna typ		13	111

Inflygning på typen gjordes 1981-82.

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 74

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 9 veckor före haveriet.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Sundsvalls segelflygklubb

Luftfartyget

Typ:	Piper PA-18A-150
Serienummer:	18-2983
Tillverkningsår:	1953

Flygvikt:	Max tillåten 795 kg, aktuell 710 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	Inom tillåtna gränser
Motorfabrikat:	AVCO-Lycoming
Motormodell:	O-320-A2B
Antal motorer:	1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: Hjelmcø Avgas
100 grön

Total gångtid (luftfartyget):	5272 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	38 timmar
Motorgångtid efter grundöversyn:	947 timmar
Propeller efter grundöversyn:	1288 timmar

Propeller/Rotor fabrikat: Sensenich M74 DM-0-53

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Enligt utlåtande från SMHI rådde vid tillfället svaga till måttliga vindar, huvudsakligen från öster till sydsydväst, över östra delarna av södra och mellersta Norrland.

Fränsta (20 km väster flygplatsen) kl 11.00 enligt Sundsvall MET:
Vind 160°/5 knop, sikt > 10 km, molnmängd 5/8 varav 1/8 cumulus, molnbas 5000 fot, däröver altocumulus och cirrus.

Föraren: Varierande vindriktning, okänd vindstyrka, sikt >10 km, molnmängd 5/8 varav 1/8 cumulus, molnbas 5000 fot, marktemperatur ca + 20° C.

Efter haveriet observerade föraren att vindstruten indikerade rak medvind och var fylld.

1.9 Radiokommunikationer

Inga.

1.10 Flygfältsdata

Stöde/Prästbordet, privat flygplats, 60 m ö h. Använd bana 26, torr, tillgänglig banlängd 600 m, god bromsverkan.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position 62° 25' N 16° 32' E

1.12.2 Luftfartygvraket

Flygplanet har under sladdande sväng (vänster) passerat ett ca 0,5 m djupt dike. Därvid har landningstället slagits av och höger vinge gått kraftigt i marken. Vingen har av detta böjts i dess längdriktning och även höger höjdroderhalva har böjts kraftigt.

Vidare kan konstateras skador i landställsinfästningen och i flygplanets dörr. Propellern har under förloppets senare del varit i marken och har förmodligen belastat motorinstallationen (chockstopp).

1.13 Medicinsk information

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

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

ELT

Aktiverades ej. Belastningen skedde i huvudsak tvärs flygriktningen.

1.17 Övrigt

Föraren har uppgett att han var ovan vid att ta passagerare i flygplan av aktuell typ.

2 ANALYS

Föraren överraskades enligt egen uppgift av medvind på kort final. Uppgiften motsägs inte av vad som framkommit om rådande väderleksläge. Medvinden i förening med förarens ovana vid tungt lastat flygplan gjorde att flygplanet sjönk igenom vid landningen.

Att nödsändaren inte aktiverades kan tillskrivas att belastningen vid haveriet skedde i huvudsak tvärs flygriktningen.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Flygplanets last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktläge.
- d) Det finns inget tecken på tekniskt fel på flygplanet.
- e) Föraren överraskades av medvind på kort final.
- f) Flygplanet sjönk igenom vid landningen och skadades vid passage av ett dike.

3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet berodde på att föraren förlorade kontrollen över flygplanet vid landningen. Bidragande faktorer kan ha varit en vindkantring i förening med förarens ovana vid tungt lastat flygplan.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.