



RAPPORT C 1991:5
SHK-ärende OH-POT 19/90
Rapporten avsänd till luftfartsverket 1991-02-11

Luftfartyg typ:	PA 28-236
Typ av flygning:	Privat
Tidpunkt för händelsen:	1990-04-12
Plats:	Sjön Paitasjärvi, BD län (pos 6751 N, 1914 E)
Väder:	Vind SV-SO/10-15 kt, CAVOK, temp +5°C
Antal ombord:	Besättning: 1 Passagerare: 1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Ovriga skador:	Inga
Förarens ålder, certifikat:	41 år, A och S
Förarens totala flygtid:	205 timmar motorflygtid, varav 55 på typen. Ca 300 timmar segelflygtid

Ärendet har utretts av statens haverikommission (SHK; S-E Sigfridsson, ordförande, Nils Benker, utredningschef).

Utredningen har följts av luftfartsverket genom K-G Bask.

Händelseförlopp:

Under fjällflygning fick föraren kontakt med upprättad segelflygbas där han själv segelflugit sex vårar.

Efter ett normalt vänstervarv från medvindslinjen ansatte föraren landning med klaffläge 2 (full klaff är läge 3) på det västliga landningsstråket. Han hade på förfrågan om banförhållandena fått svaret "sydlig vind, banan är våt". Stråktröskeln, som enligt föraren ej var utmärkt med ruskor som han var van vid från tidigare, passerades enligt föraren på - bedömt - ca 5 m höjd och med korrekt indikerad fart. Efter första kontakt med isen, som var täckt med vatten, flöt flygplanet ytterligare en sträcka innan slutlig sättning skedde.

Den kvarvarande bromssträckan räckte inte till för att stoppa flygplanet på stråket. Flygplanet stoppades upp i snön efter stråkets slut (stråkets längd 650 m) och vred sig 90° åt höger. Någon möjlighet för föraren att vid stråkets slut svänga svagt höger-vänster och fortsätta på det till höger framförliggande, parallella startstråket fanns ej eftersom start förbereddes där.

Skador uppstod på noshjul, propeller, motorkåpa samt höger vinge och dess infästning i kroppen.

ELT utlöstes inte.

SHK:s utlåtande:

Haveriet orsakades av att föraren ej lyckades stoppa flygplanet innan isstråkets slut.

Bidragande till haveriet har varit

- den dåliga bromsverkan
- trolig momentan medvind under utflytningen
- att endast partiell landningsklaff användes vilket ökade flygplanets verkliga fart vid sättningen
- att inte motorlandningsteknik med full klaff användes då föraren fick informationen "banan våt".