



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:68
Luftfartshändelse 1989-08-08
på Motala flygplats, E län
Ärende SE-FCP 69/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:68

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	-
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och luftfartygvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygvraket	9
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(OR)

- 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 1989:68

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 8 augusti 1989 på Motala flygplats, E län, med luftfartyget SE-FCP.

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

Hans Gullberg

Nils Benker

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:68
Ärende SE-FCP 69/89

Luftfartyg typ:	PA28-140
Tidpunkt för händelsen:	1989-08-08 kl 18.00
Plats:	Motala flygplats, E län
Typ av flygning:	VFR Visingsö - Motala
Väder:	Svag vind, sikt > 10 km, 8/8 2500 ft, 1 cb söder om fältet
Antal ombord:	2
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Höger vinge bruten
Förarens ålder, certifikat:	42 år, A + mörker
Förarens totala flygtid:	120 timmar, varav på typen 70 timmar

Haveriet berodde dels på att föraren efter landning låste flygplanets hjul varvid planet gled över banänden, dels på att föraren därefter ej kunde undvika ett fristående hinder.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 8 augusti 1989 kl 19.25 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-FCP havererat vid Motala flygplats, E län, samma dag ca kl 18.00.

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

Händelsen är av okomplicerad beskaffenhet. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-10-26	SHKs kansli	Gullberg, Benker, från luftfartsverket K-G Bask

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren hade startat med flygplanet SE-FCP från Motala flygplats den 8 augusti 1989 vid 16.00-tiden. Efter ett besök på Visingsö landade han ca kl 18.00 åter på Motala flygplats (bana 01). Efter sättning drog han åt handbromsen. Flygplanet gled därefter mot fältets bortre gräns. Föraren släppte handbromsen och drog på för att komma över en väg. Flygplanet stannade slutligen mot en gödselhög.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 42 år och hade gällande A cert + mörkerbehörighet.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Senaste 24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer		6	127
Denna typ	1.48	5	78

Inflygning på typen gjordes den 10 augusti 1982.

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 7

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes den 5 november 1988.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Motala flygklubb

Luftfartyget

Typ: Piper PA-28-140
 Serienummer: 28-23533
 Tillverkningsår: 1967

Flygvikt: Max tillåten 975 kg, aktuell 834 kg
 Aktuell tyngdpunktsläge: Inom tillåtna gränser

Motorfabrikat: Lycoming
 Motormodell: O.320-G2A
 Antal motorer: 1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: AVGAS 80/87

Total gångtid (luftfartyget): 3938 timmar
 Gångtid efter senaste periodiska
 tillsyn: 8 timmar
 Motorgångtid efter grundöversyn: 1939 timmar
 Propeller efter grundöversyn: 495 timmar

Propellerfabrikat: Sensenich

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Svag vind. Sikt >10 km. Molntäcke 8/8. Molnbas 2500 fot. 1 cumulu-
 nimbus S om fältet.

1.10 Flygfältsdata

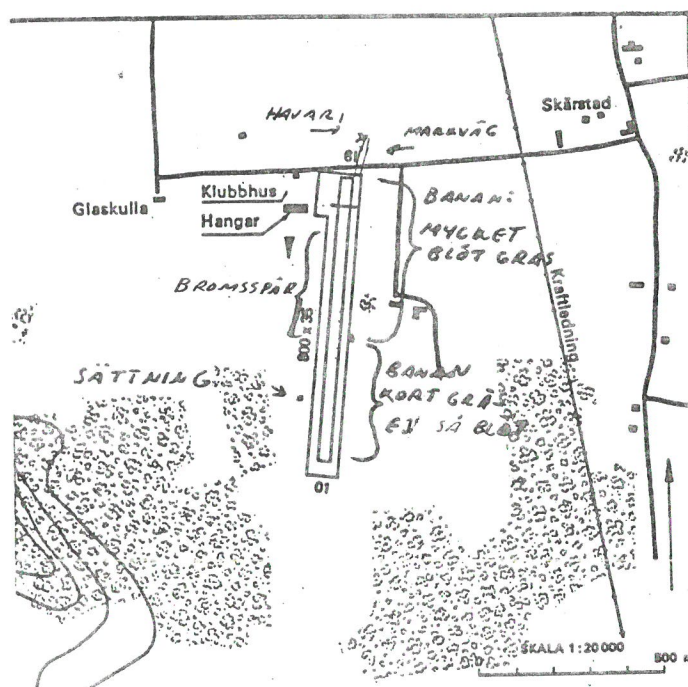
Motala/Skärstad. Kommunal. Tillgänglig banlängd 800 m. Blöt bankon-
 dition.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position 58° 29' N 15° 06' E

Bana 01 övergår i sin norra ände i en något högre belägen markväg som
 går över en åker. Föraren har markerat haveriplatsen på nedanstående
 skiss över flygplatsen. Han har där även markerat kort, ej så blött
 gräs i början av banan och något längre, mycket blött gräs resten av
 banan.



1.12.2 Luftfartygsvrak

Högra vingen bröts av mot gödselhögen.

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. Utrymningen var lätt. Axelremmar installerade, ej använda.

ELT

Ej aktiverad. Flygplanet hade låg hastighet vid kollisionen.

2 ANALYS

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Det finns inga tecken på tekniskt fel på flygplanet.
- d) Det aktuella vädret har inte inverkat.
- e) Efter landning passerade flygplanet banänden och kolliderade med ett hinder på ett angränsande fält.

3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet berodde dels på att föraren efter landning låste flygplanets hjul varvid planet gled över banänden, dels på att föraren därefter ej kunde undvika ett fristående hinder.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

