



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:49
Luftfartshändelse 1989-03-31
Plats: Vassundafältet, C län
Ärende SE-ILG 22/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:49

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	-
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	8
1.13 Medicinsk information	8
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



STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum

1989-10-12

Ärendebeteckning

SE-ILG 22/89

Luftfartsverket

Rapport C 1989:49

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 12 april 1989 att inleda undersökning av en luftfartshändelse den 31 mars 1989 i Vassunda, C län, rörande ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-ILG.

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

Hans Gullberg

Nils Benker

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:49
Ärende SE-ILG 22/89

Luftfartyg typ:	Piper Pa-28-161
Tidpunkt för händelsen:	1989-03-31 kl 17.45
Plats:	Vassunda privatflygfält, C län
Typ av flygning:	Privatflygning
Väder:	Arlandavädret: CAVOK, 040 ⁰ /13-25 knop (17.20) CAVOK, 040 ⁰ /16 knop, byigt (17.50) Vassundafältet, observerat av föraren: 010-020 ⁰ /3-10 knop
Antal ombord:	Besättning: 1 Passagerare: 1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	28 år, B + I
Förarens totala flygtid:	285 timmar

Haveriet inträffade när flygplanet efter avbruten start korsade ett dike. Att starten avbröts berodde på genomsjunkning, sannolikt till följd av vindförhållandena.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 12 april 1989 om att ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-ILG havererat den 31 mars 1989 kl 17.45 på Vassundafältet, C län.

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>
1989-08-28	SHKs kansli	Gullberg, Benker, Lennart Ringqvist, SHK Roland Nilsson, luftfartsverket. Lars Molander, Trygg Hansa

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren avsåg starta med flygplanet SE-ILG från stråk 29 på Vassunda flygfält.

Efter lättningen, som skedde efter ca 350-400 meters rullsträcka i lätt uppförslut, flög flygplanet ca 30 meter, varefter det sjönk i genom och avsatte kraftiga spår i den sankta markytan.

Föraren bedömde att han inte skulle lyckas lätta igen, varför han avbröt starten. Han styrde under uppbromsningen något till vänster om den borte stråktröskeln för att undvika den ojämna terrängen bortom tröskeln. Därvid passerade vänster huvudhjul ett dike och slogs av.

Flygplanet stannade slutligen efter ytterligare ca 20 meter med nosen riktad 45 grader till vänster om banans huvudriktning.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 28 år och hade gällande B cert + instrumentbevis.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>Senaste 24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	0,5	31	285
Denna typ	0,5	0,5	11

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 7

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1988-05-24 på flygplanstyp Cessna C 340.

1.6 Luftfartyget

Ägare: Uppsala Flygklubb, Uppsala

Luftfartyget

Typ: PIPER PA-28-161
Serienummer: 288216224
Tillverkningsår: 1982

Flygvikt: Max tillåten 1055 kg, aktuell 915 kg
 Aktuell tyngdpunktsläge: Inom tillåtna gränser

Motorfabrikat: Lycoming
 Motormodell: 6-320-D36
 Antal motorer: 1

Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: 10022

Total gångtid (luftfartyget): 3291 timmar
 Gångtid efter senaste periodiska
 tillsyn: 40 timmar
 Motorgångtid efter grundöversyn: 1470 timmar
 Propellergångtid efter grund-
 översyn: 85 timmar

Propellerfabrikat: Sensenich

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

Motorn har enligt förarens uppgift arbetat normalt under hela händelseförloppet.

1.7 Meteorologisk information

Arlanda 1720: Vind 040⁰/13-25 knop, CAVOK
 " 1750: Vind 040⁰/16 knop, byigt, CAVOK

Vassunda vid haveritillfället enligt förarens bedömning:
 Vind 010-020⁰/3-10 knop.

1.10 Flygfältsdata

Vassunda, enskild flygplats. Grässtråk 11-29 med 450 m god gräsyta i östra delen. Lätt uppförslut under ca 350 m från östra stråkänden. Nyanlagd sank del ca 200 m i västra delen, under dränering.

Stråken begränsas i söder av skog och höjder, vilket kan orsaka i riktning och styrka växlande vindar vid en vädersituation liknande den som rådde vid haveritillfället.

1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position 59⁰42' N 17⁰ 42' E

1.12.2 Luftfartygsvrak

Vänster huvudställ och nosställ vikta in under flygplanet. Propeller, motorfundament och vänster ving skadade.

1.13 Medicinsk information

Inget tyder på annat än att föraren var i god fysisk och psykisk kondition.

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

ELT

ELT aktiverades automatiskt.

2 ANALYS

Föraren har vid lättningen sannolikt råkat ut för vindkantring eventuellt i samband med nedsvep, med förlust av fart och lyftkraft som följd. Den relativt långa startsträckan kan förklaras av lätt medvind under startförloppet samt stråkets uppförslut.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Det finns inget tecken på annat än att flygplanets motor har arbetat normalt under händelseförloppet.
- d) Vindsituationen kunde ge upphov till plötsliga vindkantringar och nedsvep längs stråket.
- e) Grässtråket var sankt där flygplanet kontaktade marken efter genomsjunkningen.
- f) Den sankta fältytan försvårade fortsatt start.
- g) Föraren valde därför att avbryta starten.

3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet inträffade när flygplanet efter avbruten start korsade ett dike. Att starten avbröts berodde på genomsjunkning, sannolikt till följd av vindförhållandena.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

