



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:1
Luftfartshändelse 1989-06-17
Karlstads flygplats, S län
Ärende SE-FHN 44/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:1

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	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	8
1.14 Brand	8
1.15 Överlevnadsmöjligheter	9
1.16 Särskilda prov och undersökningar	9
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
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 1990:1

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 17 juni 1989 på Karlstads flygplats, S län, med luftfartyget SE-FHN.

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

Olof Forssberg

Nils Benker

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:1
Ärende SE-FHN 44/89

Luftfartyg typ:	Piper PA-28-140
Tidpunkt för händelsen:	1989-06-17 kl 1700
Plats:	Karlstad flygplats, S län
Typ av flygning:	Privat, träning
Väder:	Växlande byig vind omkring 320°/ 10-20 knop, CAVOK, temp +25° C
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget	Begränsade
Förarens ålder, certifikat	40 år, A
Förarens totala flygtid:	54,30 timmar

Föraren tränade start och landning, s k "studs och gå" på bana 36. Efter att ha korrigerat en avdrift på banan i samband med andra landningen och återfört flygplanet till banans centrumlinje drog föraren på för en tredje start. Han förlorade därvid kontrollen över flygplanet som girade av banan. Nosstället slogs därvid av och propellern böjdes.

Bidragande orsak till haveriet har varit förarens dåliga flygtrim samt ringa erfarenhet av flygplantypen. Till haveriet bidrog även den något byiga vinden.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 27 juni 1989 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-FHN havererat på Karlstads flygplats, S län, den 17 juni 1989 kl 1700.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Olof Forssberg, ordförande, Nils Benker, operativ utredningschef, och Lennart Ringqvist, teknisk utredningschef.

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

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-11-28	SHKs kansli	Forssberg, Ringqvist, Benker samt Roland Nilsson, luftfarts- verket

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren tränade start och landning, s k "studs och gå" på bana 36. Efter att ha korrigerat en avdrift på banan i samband med andra landningen och återfört flygplanet till banans centrumlinje drog föraren på för en tredje start. Han förlorade därvid kontrollen över flygplanet som girade av banan. Nosstället slogs därvid av och propellern böjdes.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Begränsade skador.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 40 år och hade gällande A-certifikat.

Flygtid (timmar) senaste	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer		3	55
Denna typ		1	4

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 3

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1988-12-20 på Cessna 172.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Lars Blomquist m fl

Luftfartyget

Typ: Piper PA 28-140
Serienummer: 28-26721
Tillverkningsår: 1970

Flygvikt: Max tillåten 975 kg, aktuell - lägre än max tillåten

Aktuellt tyngdpunktsläge: 216 cm, inom tillåtna gränser

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

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

Total gångtid (luftfartyget):	5983 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	39 timmar
Motorgångtid efter grundöversyn:	39 timmar
Propeller efter grundöversyn:	39 timmar
Propeller fabrikat:	Sensenich

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Växlande, byig vind omkring 320 grader, 10-20 knop, CAVOK, marktemperatur 25° C.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Kommunikation med tornet.

1.10 Flygfältsdata

Karlstads flygplats. Asfaltbana 18/36 1580 x 45 meter.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej aktuellt.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Karlstads flygplats. 59.22 N, 13.28 E.

Flygplanet havererade vid sidan av banan.

1.12.2 Luftfartygvraket

Ena propellerbladets spets böjd. Noshjulet avslaget. Motorkåpa deformerad. Vänster vingspets samt yttre, främre vingskalplåt skadad.

1.13 Medicinsk information

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

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda. Säkerhetsseklar användes, brast ej.

ELT

Utlöstes ej. För låg retardation.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Föraren hade ringa erfarenhet av typen samt var i dålig flygtrim.
- d) Vinden var växlande och byig.
- e) Under övning "studs och gå" förlorade föraren kontrollen över flygplanet som girade av banan.
- f) Nosstället slogs av och ena propellerbladet böjdes.

3.2 Sannolik haveriorsak

Vid pådrag i samband med s k "studs och gå" förlorade föraren kontrollen över flygplanet. Bidragande faktorer har varit förarens dåliga flygtrim och ringa erfarenhet av flygplantypen samt den växlande och något byiga vinden.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

