

~~ARKIVEXEMPLAR~~

(ärendenum)

SHK
BIBLIOTEKET



HAVERI

SE-ATL

flygplan Piper J 3 - 65

vid Böketofta

den 23 augusti 1981

UTREDNINGSRAPPORT SE-ATL 20/81
Februari 1982

H A V E R I

SE-ATL

flygplan Piper J 3 - 65

vid Böketofta

den 23 augusti 1981

UTREDNINGSRAPPORT SE-ATL 20/81

Februari 1982



UTREDNINGSRAPPORT

ANGÅENDE HAVERI

VID BÖKETOFTA GÅRD

DEN 23 AUGUSTI 1980

FLYGPLANTYP	PIPER J 3 - 65
REGISTRERING	SE-ATL
ÄGARE	LENNART ADOLFSSON M FL, LANDSKRONAVÄGEN 46, 261 51 LANDSKRONA
BESÄTTNING, ANTAL	EN, ALLVARLIGT SKADAD
PASSAGERARE, ANTAL	INGA
HAVERIPLATS	LAT 56 ⁰ 02' N LONG 13 ⁰ 02' E
TIDPUNKT FÖR HAVERIET	1981-08-23 KL 17.40 *)

*) DÅ INTET ANNAT ANGES AVSER TIDSANGIVELSENA SVENSK SOMMARTID.

INNEHÅLL		sid
	INLEDNING	
1	FAKTAREDOVISNING	2
1.1	Redogörelse för händelsen	2
1.2	Personskador	2
1.3	Skador på flygplanet	3
1.4	Andra skador	3
1.5	Besättning	3
1.6	Flygplanet	3
1.7	Väder	3
1.8	Navigationshjälpmedel	3
1.9	Radiokommunikation	3
1.10	Flygfält	4
1.11	Färdregistrator	4
1.12	Haveriplats och flygplanvrak	4
1.13	Medicinsk information	4
1.14	Brand	5
1.15	Överlevnadsmöjligheter	5
2	ANALYS	5
3	SLUTSATSER	6
3.1	Undersökningsresultat	6
3.2	Sannolik haveriorsak	7
4	ÖVRIGT	7

Bilagor till originalrapport

1. Vittnesutsagor
2. Registerutdrag beträffande föraren

INLEDNING

1981-08-23 kl 1930 underrättades Statens haverikommission om att SE-ATL samma dag havererat i Böketofta. Kommissionen - lagman K-E Andersson, ordförande, och civilingenjör Åge Röed - påbörjade följande dag utredning av händelsen på haveriplatsen.

Till kommissionen har som experter knutits

flygförare Olle Lövgren
flygplantekniker Helmer Larsson
flygöverläkare Lars Laurell
överste Bengt Bellander.

Kommissionen har sammanträtt

1981-08-24	på haveriplatsen Böketofta	(Andersson, Röed, Lövgren och Larsson)
1982-02-19	på SHK kansli	(Andersson, Röed, Lövgren, Larsson och Bellander)

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelsen

SE-ATL ett tvåsitsigt flygplan typ Piper Cub ägs av tio personer som i anslutning härtill bildat en förening Böketofta Cubförening. Flygplanet användes huvudsakligen för nöjesflygning. Föreningen disponerar över ett område på Böketofta gård bestående av betesmark. På området har man anlagt ett gräsbevuxet start- och landningsstråk 03/22 cirka 400 x 30 meter. Stråket har godkänts för start och landning med SE-ATL med någon av flygplanägarna som förare. Vissa tider då flygning ej sker betar kor där och på angränsande område, som är inhägnat, delvis med elstängsel. Inom det inhägnade området ligger klubbens hangar omgivet av staket. Framför hangaren finns en bred grind genom vilken flygplanet tas ut på stråket. En ponny brukar ibland beta runt hangaren. Då flygning äger rum drivs djuren bort till ett inhägnat område vid sidan av stråket. Den aktuella dagen startade en av flygplanägarna från stråket för en flygtur. Han hade dessförinnan konstaterat att inga djur fanns på området. Efter en halvtimmes flygning återkom han för att landa bana 03. Vinden var nordvästlig cirka 15 knop. Det rådde uppehållsväder med god sikt. Då föraren upptäckte att ponnyn befann sig på landningsstråket fortsatte han in över fältet och gjorde ett motorpådrag då flygplanet befann sig över ponnyn för att denna skulle bli rädd och gå åt sidan. Ponnyn lämnade dock ej stråket. Resultatet blev detsamma då föraren efter ett landningsvarv försökte landa. Han beslöt då att göra ett tredje försök. Föraren svängde vänster på relativt låg höjd - 30-40 meter - för ny inflygning. Under fortsatt sväng mot stråket med liten bankningsvinkel vek sig flygplanet och slog under spinrörelse åt vänster i marken omkring 200 meter sydväst banändan.

1.2 Personskador

Skador	Besättning	Passagerare	Andra
Dödliga	-	-	-
Allvarliga	1	-	-

1.3 Skador på flygplanet

Totalförstört.

1.4 Andra skador

Mindre skador på växande gröda.

1.5 Besättning

Föraren, född 1943, hade A-certifikat sedan 1976 giltigt t o m 1982-07-31. Vid haveritillfället hade han en flygtid av 103 timmar, varav 14 timmar på aktuell flygplantyp. Hans flygtid de senaste 90 dagarna var 4 timmar och de senaste 30 dagarna 2 timmar. Senaste allmänna läkarundersökning hade ägt rum i juli 1980 utan anmärkning.

1.6 Flygplanet

Flygplanet var av typ Piper J3C-65 med serienummer 11243. Det hade svenskt luftvärdighetsbevis giltigt t o m 1982-07-31 och ägdes av Lennart Adolfsson m fl, Landskronavägen 46, 261 51 Landskrona. Det var tillverkat 1943 och hade vid haveritillfället en gångtid av 4.493 timmar. Flygplanet var i allt väsentligt underhållet enligt gällande bestämmelser. Under flygningen låg flygvikt och tyngdpunkt inom tillåtna gränser.

1.7 Väder

Vid tillfället rådde uppehållsväder med god sikt. Vinden var huvudsakligen nordlig cirka 15 knop.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

1.9 Radiokommunikation

Förekom ej.

1.10 Flygfält

Grässtråket är såsom förut angivits godkänt för start och landning med aktuellt flygplan. En viss gödsel förekomst kunde konstateras på stråket.

1.11 Färdregistrator

Fanns ej. Ej erforderligt.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

Flygplanet hade med brant dykvinkel slagit ned i mjuk åkermark med växande gröda. Nedslagsmärken på grödan och marken visade att flygplanet slog i marken i en vänsterspin. Kabinen var skadad men ej intryckt. Både den främre och den bakre stolen var relativt oskadade. Den främre stolsryggen var framåtböjd och företedde blodspår på övre delen av dess baksida. Midjebältet till bakre stolen var lossat och företedde ej några skador. Stolens högra axelrem var utdragen ur sitt bakre fäste cirka fem centimeter medan den vänstra axelremmen ej satt kvar i sitt bakre fäste.

Skador på flygplanets propeller visade att motorn utvecklade hög effekt vid nedslaget.

Några tekniska fel kunde ej konstateras på flygplanet. I motorutrymmet återfanns en kvarglömd ficklampa. Den var dock så placerad att den ej kan ha inverkat menligt på motorfunktionen.

Undersidorna på flygplanets vingar och stabilisator var förorenade av gödsel.

1.13 Medicinsk information

Vid nedslaget ådrog sig föraren hjärnskakning, vänstersidig fotledsfraktur och revbensfrakturer med lungskada. Skadorna har bedömts ej ge upphov till framtida men.

Ingenting har framkommit som tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition var nedsatt vid tillfället.

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Ögonvittnen till haveriet var snabbt på plats och omhändertog föraren som efter cirka 35 minuter fördes till sjukhus av ambulans. Vid omhändertagandet var föraren som satt i baksits endast fastspänd med midjebältet och hängde i detta nedåtlutad. Stolsryggen på framsitsen hade brutits framåt med all sannolikhet träffad av förarens kropp vid nedslaget. Under flygningen hade föraren varit fastspänd också med axelremmar. Fynden på haveriplatsen visar att axelremmarna vid nedslaget utsattes för sådana krafter att den ena remmen gled ur remlåset vid bakre fästpunkten medan den andra remmen försköts men ej lämnade sin fästpunkt.

Undersökningsfynden talar för att föraren om denne ej varit fastspänd med axelremmar skulle ha ådragit sig betydligt allvarligare skador än som nu var fallet.

2 ANALYS

Det finns ingen anledning ifrågasätta förarens uppgift att han inte såg till någon ponny på området då han startade. Det har inte gått att klarlägga hur eller när ponnyn kommit dit. Möjligen har ponnyn såsom föraren förmodat befunnit sig bakom hangaren då föraren startade och sedan kommit ut på stråket genom den öppnade grinden.

Föraren har klart minne av de två misslyckade landningsförsöken och erinrar sig också att han steg och svängde för att göra ett tredje försök. Däremot har han ej något minne av det händelseför-

lopp som ledde till haveriet. Ett ögonvittne som iakttog det sista landningsförsöket och den fortsatta flygningen såg flygplanet svänga vänster med svag bankning. Beskrivningen tyder på att föraren gjorde en s k flatsväng. Det kan antas att föraren efter de misslyckade landningsförsöken var intresserad av att se om ponnyn gett sig iväg. Eftersom flygplanet är högvingat skulle vingen i en vänstersväng med större bankning skymt sikten mot stråket. Detta torde vara förklaringen till att föraren gjorde en flatsväng. I en flatsväng ökar emellertid risken för att den lägsta fart (stallfart) vid vilken flygplanet viker sig blir högre än normalt. Föroreningar på ett flygplans vinge kan öka stallfarten. Flera haverier har inträffat med flygplan vars vingar inte tillräckligt befriats från snö eller frost. I det aktuella fallet var undersidorna av flygplanets vingar och stabilisator förorenade av gödsel. I vilken grad detta förhållande kan ha inverkat negativt vad gäller stallfarten är dock svårt att säga. Att flygplanet vek sig under svängen måste ha berott på att stallfarten kommit att underskridas. Efter vinkningen hamnade flygplanet i en spinliknande rörelse vilket är karaktäristiskt vid stall i flatsväng. Motorfel eller annat tekniskt fel kan uteslutas såsom orsak till fartminskningen. All sannolikhet talar i stället för att föraren i alltför hög grad haft sina tankar och uppmärksamhet riktade mot den tredskande ponnyn och då icke i tillräcklig grad gett akt på farthållningen. Då flygplanet vek sig var höjden alltför låg för att föraren skulle hinna räta upp flygplanet.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- o Föraren var behörig att utföra flygningen.
- o Ingenting har framkommit som tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition varit nedsatt.
- o Flygplanet hade giltigt luftvärdighetsbevis.
- o Något tekniskt fel på flygplanet har ej konstaterats.

- o Flygplanets motor har varit i funktion och lämnat dragkraft fram till nedslaget.
- o Då föraren efter en halvtimmes flygtur kom in för att landa har en ponny, som befunnit sig på landningsstråket, utgjort hinder för landning.
- o Ett förnyat landningsförsök misslyckades på grund av ponnyns närvaro.
- o Då föraren påbörjade ett tredje landningsvarv gjorde han en flatsväng på låg höjd, varvid flygplanet vek sig och slog nästan lodrätt i marken.

3.2 Sannolik haveriorsak

Under sväng i samband med landningsförsök har flygplanet förlorat fart och vikt sig på så låg höjd att föraren ej kunnat undvika att flygplanet kolliderade med marken.


Följande faktorer torde ha inverkat på händelseförloppet

- o Hinder på landningsstråket i form av en lös ponny
- o Ponnyns närvaro har avlett förarens uppmärksamhet vad avser farthållningen.

4 ÖVRIGT

Även om det aktuella fältet i och för sig är lämpligt för den flygverksamhet flygplanägarna ägnar sig åt bedömer kommissionen dock det från flygsäkerhetssynpunkt olämpligt att man låter djur beta på fältet, eftersom den gödselöverkomst som blir följden därav innebär risk för att flygplanet förorenas i sådan grad att det inverkar negativt på dess flygegenskaper.


K-E Andersson


Åge Röed