

Ärendenumr

SHK
BIBLIOTEKET

H A V E R I

SE-GIU typ Piper PA 36-300/375

Lenabo, X län

1983-05-26

UTREDNINGSRAPPORT SE-GIU 70/83

Mars 1985



STATENS HAVERIKOMMISSION

UTREDNINGSRAPPORT

angående haveri

på Lenabo flygplats, ca 18 km sydväst Edsbyn, X län

FLYGPLANTYP	Piper PA 36-300/375
REGISTRERING	SE-GIU
ÄGARE	Laroy Flyg AB, Box 25, 230 32 MALMÖ-STURUP
BESÄTTNING, antal	1
PASSAGERARE, antal	0
PLATSEN FÖR HAVERIET	Lat 61° 15' N Long 15° 30' E
TIDPUNKT FÖR HAVERIET	1983-05-26 kl 11.40

All tidsangivelse i rapporten avser
Svensk sommartid (SST) = GMT + 2 timmar

Datum för rapportens undertecknande: 1985-03-29

INNEHÅLL

sid

	SAMMANFATTNING	
	INLEDNING	1
1	FAKTAREDOVISNING	2
1.1	Redogörelse för flygningen	2
1.2	Personskador	2
1.3	Skador på luftfartyget	2
1.4	Andra skador	2
1.5	Besättningen	3
1.6	Luftfartyget	3
1.7	Meteorologisk information	3
1.8	Navigationshjälpmedel	3
1.9	Radiokommunikation	3
1.10	Flygplatsdata	3
1.11	Färd- och ljudregistratorer	4
1.12	Haveriplats och flygplanvrak	4
1.12.1	Haveriplatsen	4
1.12.2	Flygplanvraket	4
1.13	Medicinska information	4
1.14	Brand	4
1.15	Överlevnadsmöjligheter	4
2	ANALYS	4
3	SLUTSATSER	5
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	5
3.2	Sannolik haveriorsak	5
4	REKOMMENDATIONER	5

BILAGA

Cert utdrag betr föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning: Haverianmälan med uppgifter för databehandling har ingivits direkt till luftfartsverket.

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT SE-GIU 70/83

Luftfartyg typ:	Piper PA-36-375
Haveriplats, datum:	Lenabo, X län, 1983-05-26
Typ av flygning:	Skogsgödsling
Antal ombord:	1 person
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Totalhaveri
Förarens ålder, certifikat, totala flygtid:	30 år, B-cert, 643 timmar

Vid start girade flygplanet nedför bankanten ut i omgivande blockstensterräng.

Haveriet har sannolikt berott på att starten skett i för stark byig sidvind som kom något bakifrån. Förarens startteknik och de operativa förhållandena i allmänhet, exempelvis den begränsade banlängden, kan också ha bidragit.

INLEDNING

Den 25 maj 1983 girade flygplanet SE-GIU av banan på Lenabo flygplats i samband med start för skogsgödsling. Flygplanet totalhavererade.

Statens haverikommission (SHK) har företräts av hovrättsråd Hans Gullberg, ordförande, och civilingenjör Åge Röed, teknisk utredningschef. Som expert har medverkat byrådirektör P-Å Insulander, luftfartsverket.

SHK har sammanträtt

Närvarande

1985-03-11

Gullberg, Röed,
Insulander

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för flygningen

Den 26 maj 1983 med början kl 07.00 utfördes med flygplanet SE-GIU, typ Piper PA 36 Brave, skogsgödsling vid Lenabo. Flygtiden mellan startplatsen och gödslingsplatsen var ca 5 min. Kl 11.40 påbörjade föraren efter lastning en start. Starten skedde på stråkets bana 15 i byig sidvind. Ca 150 m efter startens början var farten sådan att stjärthjulet kunde lyftas. Samtidigt tog vinden fatt i flygplanet så att det girade mot vänster bankant. Föraren drog av gasen och trampade på höger pedal men kunde inte hindra att planet körde ned för slutningen vid sidan av banan. Det kolliderade i den omgivande blockstensterrängen med en sten och en stubbe varvid landningsställens gick av. Planet vred sig 90 grader och stannade ca 300 meter från startplatsen.

Den aktuella starten var nr 27 för dagen. Före lunchuppehåll skulle föraren göra ytterligare två starter. Han hade under de senaste 90 dagarna före haveritillfället gjort 542 starter/landningar med aktuell flygplanstyp.

1.2 Personskador

Föraren lindrigt skadad.

1.3 Skador på luftfartyget

Totalhaveri.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 30 år och hade giltigt B-cert IFR. Total flygtid 643,7 tim, varav 75,5 på aktuell typ. Flygtid senaste 90 dagarna alla typer 103,6 tim, aktuell typ 75,5 tim.

1.6 Luftfartyget

Flygplanet, typ Piper PA 36-300/375 hade gällande luftvärdighetsbevis.

Max tillåten flygvikt var 2 175 kg. Planet var vid tillfället lastat med 90 l bränsle och 850 kg gödsel. Flygplanets grundtomvikt var 1173,3 kg. Flygplanets flygvikt, inklusive föraren, vid haveriet kan sålunda beräknas motsvara ungefär max tillåtna vikten.

1.7 Meteorologisk information

Dager. Vindriktning 35 grader. Vindstyrka ca 10 knop, byig vind.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

1.9 Radiokommunikation

Ej aktuellt.

1.10 Flygplatsdata

Stråk Lenabo, 10 x 600 m, riktning 155 grader (bana 33/15). Hårdgjord bana, goda bankonditioner. Högväxt skog nära banan längs dess västra sida.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej aktuellt.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Blocksten i hyggesterräng.

1.12.2 Flygplanvraket

Landningsställen avslitna. Skador på flygplanets främre delar framför förarplatsen. Skador på vingarna m m.

Teknisk undersökning har inte utförts.

1.13 Medicinsk information

Föraren ådrog sig smärta och svullnad i knä och armbåge.

1.14 Brand

Brand utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Retardationen var inte så kraftig att ELT aktiverades.

2 ANALYS

Starten skedde i byig sidvind snett bakifrån från vänster. Ungefär vid sporrhjulslättning fick flygplanet en girstörning som resulterade i en okontrollerbar vänstergir.

Att exakt utreda haveriorsaken är inte praktiskt/ekonomiskt genomförbart. Eftersom vinden var byig kan den vid haveri-

tillfället ha varit för stark för flygplantypen. Starten har skett i viss medvind. Motvindsstart hade möjligen minskat risken för haveri. Förarens startteknik och de operativa förhållanden i allmänhet, såsom t ex begränsad banlängd med behov att snabbt komma i luften, kan dessutom ha bidragit till haveriet.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Starten skedde i medvind snett från vänster.
- d) Flygplanet girade av banan när stjärthjulet lyftes och rusade nedför bankanten ut i omgivande blockstenste där det totalhavererade.

3.2 Sannolik haveriorsak

Starten har skett i för stark byig sidvind kommande något bakifrån.

Förarens startteknik och de operativa förhållandena i allmänhet, exempelvis den begränsade banlängden, kan också ha bidragit till haveriet.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

Hans Gullberg

Åge Röed

116