

HAVERI

SE-GLZ typ Piper PA 32

Väg 375, BD län

1983-09-01

UTREDNINGSRAPPORT SE-GLZ 65/83

Mars 1985



STATENS HAVERIKOMMISSION

UTREDNINGSRAPPORT

ANGÅENDE HAVERI

VID VÄG 375, ARJEPLOG, BD LÄN

FLYGPLANSTYP	Piper PA 32
REGISTRERING	SE-GLZ
ÄGARE	Mobiltelefon Service i Stockholm AB, Västmannagatan 7, 111 24 STOCKHOLM
BESÄTTNING ANTAL	1
PASSAGERARE ANTAL	0
PLATSEN FÖR HAVERIET	LAT 57° 50' N LONG 14° 20' E
TIDPUNKT FÖR HAVERIET	1983-09-04 k1 1500

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

Datum för rapportens undertecknande: 1985-03-18

INNEHÅLL

Sid

	SAMMANFATTNING	
	INLEDNING	1
1	FAKTAREDOVISNING	2
1.1	Händelseförlopp	2
1.2	Personskador	4
1.3	Skador på flygplanet	4
1.4	Andra skador	4
1.5	Besättningen	5
1.6	Flygplanet	5
1.7	Meteorologisk information	5
1.8	Navigationshjälpmedel	5
1.9	Radiokommunikationer	5
1.10	Flygplatsdata	5
1.11	Färd- och ljudregistratorer	6
1.12	Haveriplats och flygplanvrak	6
1.13	Medicinsk information	6
1.14	Brand	6
1.15	Överlevnadsmöjligheter	6
1.16	Övrigt	6
2	ANALYS	7
3	SLUTSATSER	7
3.1	Sammanfattning av undersöknings- resultat	7
3.2	Sannolik haveriorsak	8
4	REKOMMENDATIONER	8

BILAGA

Cert utdrag betr föraren (endast till luftfartsverket).

Anmärkning: Haverianmälan med uppgifter för data-
bearbetning har ingivits direkt till
luftfartsverket.

SAMMANFATTNING

Luftfartyg typ:	Piper PA 32
Haveriplats, datum:	Väg 375 BD län, 1983-09-04
Typ av flygning:	Enligt uppgift privat- flygning
Antal ombord:	1
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat, totala flygtid:	46 år, A-cert IFR, 1 100 timmar

Föraren försökte landa på en smal asfaltväg och längs en vindstörande skogsridå. Han kunde i samband med vindstörning inte kontrollera sättningen och åkte därför av vägen med betydande skador på flygplanet som resultat. Landningen skedde utanför avspärrat område. Bärplockare och parkerade bilar befann sig intill vägbanan där landningen skedde.

INLEDNING

Den 4 september 1983 havererade en Piper PA 32 vid försök att landa på väg 375 i trakten av Arjeplog.

Händelsen har utretts av statens haverikommission, som har företräts av hovrättsrådet Hans Gullberg och civilingenjör Åge Röed.

Kommissionen har sammanträtt	närvarande
1985-02-21 i Stockholm	Gullberg, Röed, från luftfartsverket P-Å Insulander
1985-03-04 i Stockholm	desamma

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Händelseförlopp

Den 4 september 1983 flögs flygplanet SE-GLZ från Arjeplog till en raksträcka i ost-västlig riktning på väg 375, 9 km väster om centralorten Arjeplog. Avsikten var att flygplanet här skulle hämta tre passagerare som ett par dagar dessförinnan flugits till trakten. På grund av vikten och hinder i utflygningsriktningen hade passagerarna inte kunnat tas med direkt från flygfältet. En vägsträcka av ca 2 km hade på förarens begäran avlysts av polisen för landning och start av flygplanet. Planet flögs emellertid västerifrån förbi avspärrningen och landade sedan på vägen öster om det avspärrade området. Vid sättningen hamnade vänstra landstället utanför asfaltkanterna på vägbanan och skar ned i gruset, varvid flygplanet rullade av vägen och skadades. Enligt föraren påverkades flygplanet strax före sättningen av en vindby från höger. Han försökte förgäves att häva vridningen åt vänster genom att trampa på höger broms.

Polisen har på en karta ritat in avspärrnings- och landningsområdena, se Fig 1.

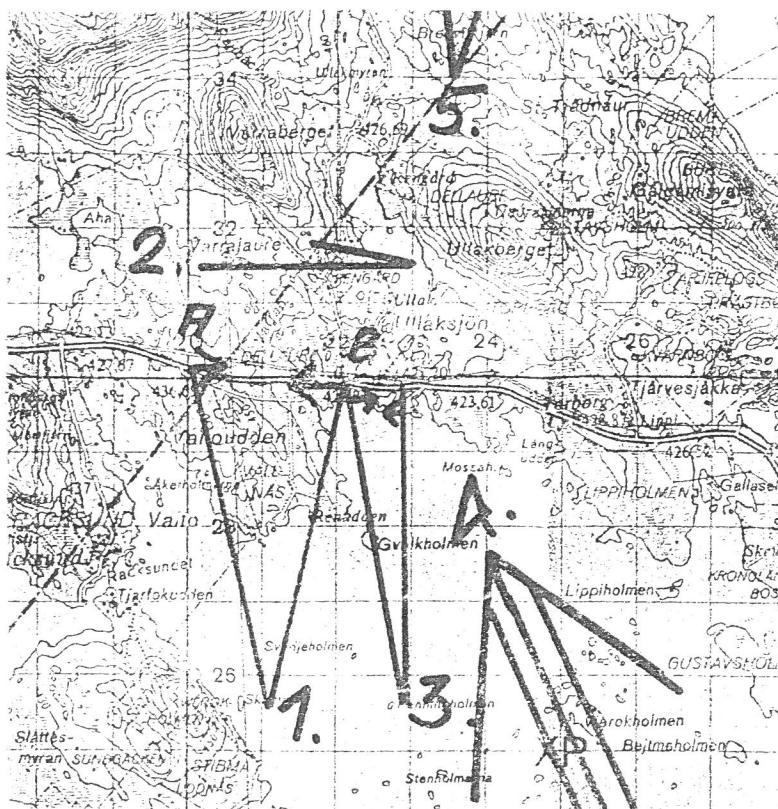


Fig 1. Avspärrnings- och landningsområden

Teckenförklaring:

1. Det avspärrade området på väg 375, ca 2 km långt
A och B = polisens stoppbilar
2. Landningsriktning
3. Avsnitt av vägen där planet landade, ej avspärrat
4. Vindriktning
5. Inflygningsriktning

Den misslyckade landningen fotograferades av en fotograf som var polisen behjälplig vid avspärrningen av vägen. Enligt fotografierna fanns det vid tillfället folk och parkerade bilar intill vägbanan. Se fig 2 - 4.



Fig 2.



Fig 3.



Fig 4.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på flygplanet

Betydande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 46 år. Han innehade A-certifikat IFR för en-motoriga landflygplan.

Flygtid tim	Senaste	Senaste	Total
	24 tim	90 dagar	flygtid
Alla typer	0	30	1100
Aktuell typ	0	5	50

1.6 Flygplanet

Flygplanet, en Piper PA 32, var tillverkat år 1973. Giltigt luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Dager. Vindriktning 180 grader. Vindstyrka 7 knop. Sikt över 10 km.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Ej aktuellt.

1.10 Flygplatsdata

Landsväg med kraftledning och skog längs vägen. Vägens bredd ca 7 m från asfaltkant till asfaltkant.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej aktuellt.

1.12 Haveriplats och flygplansvrak

Haveriplatsen utgjordes av en dikesren.

Vänster vinge, vänster landställ, noshjul, propeller skadades.

Någon teknisk utredning finns inte att redovisa beträffande flygplansvraket.

1.13 Medicinsk information

Ej aktuellt.

1.14 Brand

Brand utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Ej aktuellt.

1.16 Övrigt

Den polisman som utfört avspärrning av vägen har bl a uppgivit: Vägen stängdes av enligt förarens anvisningar. Landningen skedde ändock utanför det avspärrade området. Polis- mannen fann detta upprörande eftersom det fanns hjortronplockare och parkerade bilar vid sidan av vägbanan. Som anledning till att landningen inte skedde inom avspärrningen uppgav föraren att det var fördelaktigare att landa bortom avspärrningen på grund av sidvind och terrängens utformning.

2 ANALYS

Vid landningsförsök på en asfaltväg sattes flygplanets vänstra landställ utanför asfaltkanten med påföljd att flygplanet rullade av vägen och skadades.

Tekniskt fel har ej påverkat haveriet.

Landningen skedde i sidvind på en ca 7 m bred väg med omgivande skogsridåer. Vid landning längs skogsridå är risken för vindstörningar stor om inte vinden blåser parallellt med skogsridån. När som i detta fall vägen är relativt smal blir risken för avåkning på grund av vindstörning betydande.

Minsta tillåtna stråkbredd för landning är 30 m och minsta tillåtna bredd för landningsområde är 10 m (luftfartsverkets bestämmelser för civil luftfart, BCL - D 1.2 bilaga 2).

Enligt polisen landade föraren utanför avspärrat område. Intill landningsområdet fanns bärplockare och parkerade bilar som kunde ha skadats vid flygplanets avåkning.

Föraren har således valt att landa på en för smal landningsbana, längs en vindstörande skogsridå och i ett område där risk fanns för pååkning av personer och bilar som befann sig intill landningsbanan.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.

- c) Flygplanet landade i sidvind på en som landningsbana använd asfaltväg, rullade av vägen och fick betydande skador.
- d) Det finns inget skäl att misstänka något tekniskt fel.

3.2 Sannolik haveriorsak

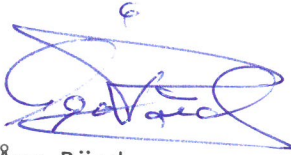
Föraren landade på en för smal bana och längs en vindstörande skogsridå. Han kunde i samband med vindstörning inte kontrollera sättningen och åkte därför av banan.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.



Hans Gullberg



Åge Röed