



STATENS HAVERIKOMMISSION

*Arudaur*

**SHK**  
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT - OMARBETAD

HAVERI

SE-GIL, TYP PIPER PA-28-140

VID NORRTÄLJE FLYGPLATS                      B LÄN

12 FEBRUARI 1983

SE-GIL 11/83

JANUARI 1984  
(OMARB SEPT 1984)

Adress

Box 12538  
102 29 Stockholm

Telefon (växel)  
08 - 7375840

Telex

12841 HAVKOM S

ORDFÖRANDE Göran Steen  
 UTREDNINGSCHEF Age Röed

TILL UTREDNINGEN KNUTNA P O Olsson  
 EXPERTER OCH SAKKUNNIGA S Levén (den omarbetade rapporten)

SAMMANTRÄDEN 1983-12-22 i Stockholm Steen, Röed och Olsson närvarande.

LUFTFARTYGET Piper PA-28-140 SE-GIL

ÄGARE Sebastian Wrethagen Förelaren

BESÄTTNING 1 Addarsnäs, 761 00 Norrtälje -

HAVERIPLATS Norrtälje flygplats LÄN B 1983-02-12 kl 1220 SST

REGISTRERING

BRUKARE

PASSAGERARE

DATUM OCH TIDPUNKT

SAMMANFATTNING

I samband med landningen slog landningsställen i en snövall invid banändskanten bana 04. Nosställ och höger landningsställ brutna. Propeller skadad. Sättningsfart 70 knop.

1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN 1.2 PERSONSKADOR 1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET 1.4 ANDRA SKADOR

Se Sammanfattning. Inga. Betydande. Inga.

1.5 BESÄTTNING

Förelaren, 52 år, hade giltigt A-certifikat gällande till 1984-01-31. Senaste PFT 82-01-31.

FLYGTID	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt
Alla typer			7	550
Denna typ			0	35

Senaste period PFT 49 timmar  
 Tid från senaste viloperiods slut 6 "

1.6 LUFTFARTYGET

Piper PA-28-140, serienummer 28-7525116, med giltigt luftvärdighetsbevis till maj 1984.  
 Total gångtid 3 873 timmar. Max startvikt 975 kg. Aktuellt flygvikt 797 kg.

<p>1.7 VÄDER Enligt haverianmälan: Vind 030°/10 knop. Sikt ca 5 km. 4/8 &gt; 1000 ft. Lätt snöfall. Temp -4°C. QNH 1016 mb.</p>	<p>1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL Ej aktuellt.</p>	<p>1.9 RADIOKOMMUNIKATION Ej aktuellt.</p>
<p>1.10 FLYGFÄLTDATA Se sidan 3.</p>	<p>1.11 FÄRDREGISTRATOR Ingen. Ej erforderlig.</p>	<p>1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRÅK Norrälje flygplats. Flygplanet kolliderade med en snövall invid banändskanten bana 04. SnövalLEN var 20-30 cm hög. Nosställ, huvudställ och propeller skadades, plåtar under motorn deformerades. Anledning misstänka något tekniskt fel på flygplanet föreligger ej varför teknisk undersökning ej företagits.</p>
<p>1.13 MEDICINSKA DATA Ej aktuellt.</p>		<p>1.14 BRAND Ingen.</p> <p>1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER Goda.</p>
<p>1.16 SÄRSKILDA PROV OCH UNDERSÖKNINGAR Ej aktuellt.</p>	<p>1.17 ÖVRIGT Ej aktuellt.</p>	<p>1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD Ej aktuellt.</p>
<p>2. ANALYS Se sidan 3.</p>	<p>3. SLUTSATSER Se sidan 4.</p>	
<p>4. REKOMMENDATIONER Utöver vad som införts i MFL Information från SHK (H 49/1983 17 dec) anser kommissionen ytterligare åtgärder ej erforderliga.</p>		
<p>5. BILAGOR Cert utdrag betr föraren (endast bilagt originalrapport t luftfartsverket).</p>		

## 1.10 Flygfältsdata

Norrtälje flygplats (klassad som Enskild Flygplats), läge N 59° 45' E 18° 42', län B. Ordinarie bana 04/22 650x80 m. Höjd över havsytan 30 m. Snöröjd bana parallellt med och öster om ordinarie bana. Röjt stråk ca 650-700 m långt, 20-30 m brett. Området omedelbart före tröskeln var ej kontrastmarkerat.

## 2 ANALYS

Beträffande vinterfälthållning på enskild flygplats gäller att om bana inte snöröjs till sin publicerade längd och bredd skall detta göras känt genom Notam. Något sådant Notam hade inte initierats genom flygplatsägarer.

Vidare skall område närmast före tröskel samt tröskel och bankanter dagermarkeras i det fall kontrasten mellan snöröjd del av banan och närmaste omgivning är dålig.

I dessa två förhållanden föreligger avsteg från BCL-F mom 8.4.

Beträffande snövallars höjd invid bana tillåtes maximalt 20 cm.

Inflygning mot stråk 04 sker över gradvis stigande terräng mot flygfältgränsen. Flygplatsen var vid tillfället täckt av snö. Lätt snöfall förekom. Föraren kom för lågt vid inflygningen till den plogade vinterbanan (04) och kolliderade med en snövall vid bankanten (ca 10 m in från flygplatsens gränsstaket). Anledningen härtill torde ha varit felbedömning av höjden över banan.

Felbedömning vid inflygning till vinterbanor är inte ovanligt. Svårigheten att bedöma höjden över banändan kan bero på följande:

- o En snötäckt yta ger dålig referens för höjdbedömning. Bedömningen kan ytterligare försvåras om det samtidigt råder snöfall.
- o Den aktuella snövallen - 20-30 cm hög - saknade föreskriven markering.
- o Inflygningsterrängen stiger mot bankanten bana 04.
- o En plogad bana är ofta smalare än motsvarande bana om sommaren. En smal bana kan ge en förare ett falskt intryck av att ligga högt vid inflygningen. Av denna anledning är det viktigt att i inflygningsområdet placera föremål som ger goda möjligheter till höjdbedömning.

Att problemet inte enbart är svenskt framgår av nedanstående utdrag ur den kanadensiska flygsäkerhetspublikationen Aviation Safety Letter (nr 6/8

*A Cessna 152 student was practicing circuits in overcast flat-light conditions. He hit a snowbank 150 feet short of the runway and put the aircraft onto its nose. Some evergreen reference markers on the approach would have helped him judge the height above ground.*

### 3 SLUTSATSER

#### 3.1 Sammanfattning av utredningsresultatet

- a. Flygplatsens ägare hade inte initierat något Notam vari begränsningar beträffande vinterfälthållningen på flygplatsen publicerades. De aktuella fältkonditionerna var emellertid kända för föraren.
- b. Föraren var behörig att utföra flygningen.
- c. Inget tyder på att haveriet berott på några tekniska fel på flygplanet.
- d. Landningen skedde på plogad, snötäckt bana.
- e. Området närmast före tröskeln med snövallen var ej dagermarkerat.
- f. Flygplanet kolliderade med snövallen varvid nosställ och höger huvudställ bröts och diverse andra skador erhöles.

#### 3.2 Sannolik haveriorsak

Under landning på snötäckt bana har föraren felbedömt höjden och kolliderat med en snövall i banans kortända.

Bidragande orsak kan ha varit svårighet att under pågående snöfall bedöma höjden vid inflygning över snötäckt yta till en på högre nivå liggande, plogad bana utan kontrastmarkering.

Göran Steen

Age Röed