



STATENS HAVERIKOMMISSION

Arvid Larsson

SHK
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERITILLBUD

SE-GVK, TYP PIPER PA 28-151

STARBY KYRKA, L LÄN

29 MAJ 1982

SE-GVK 16/82

FEBRUARI 1983

ORDFÖRANDE Göran Steen
UTREDNINGSCHEF Åge Röed

TILL UTREDNINGEN KNUTNA Stig Levén
EXPERTER OCH SAKKUNNIGA

SAMMANTRÄDEN 1983-01-26 i Stockholm (G Steen, W von Döbeln, P O Olsson och S Levén)

LUFTFARTYGET Piper PA 28-151 Piper Aircraft Corp. Loch Haven
ÄGARE Ängelholms FK, Idrottsgatan 21 Penn. USA
BESÄTTNING 262 00 Ängelholm
HAVERIPLATS 1 km s Starby kyrka N 56°12' E 12°58' LÄN L

REGISTRERING SE-GVK
BRUKARE Ägaren
PASSAGERARE -
DATUM OCH TIDPUNKT *) 1982-05-29 19.00 LT

SAMMANFATTNING Under sväng förlorade flygplanet höjd och kolliderade med en kraftledning (stolphöjd 8 meter). Trots svåra skador på bl a vingen lyckades föraren manövrera flygplanet till Ängelholms flygplats där en normal landning utfördes.

1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN
Se sidan 3.

1.2 PERSONSKADOR
Inga

1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET
Omfattande

1.4 ANDRA SKADOR
Se sidan 3.

1.5 BESÄTTNING

En förare född 480510 med giltigt A-certifikat till 820930.

FLYGTID senaste	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt
Alla typer				103
Denna typ			2t 45m	101

1.6 LUFTFARTYGET Piper PA 28-151 serienummer 28-7715115. Total gångtid 2448 tim med giltigt luftvärdighetsbevis. Flygplanets vikt och tyngdpunktsläge låg inom godkända värden.

1.7 VÄDER Inga moln, god sikt, svag vind temp + 12°

1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL
Ej aktuellt

1.9 RADIOKOMMUNIKATION
Ej aktuellt

1.10 FLYGFÄLTDATA
Ej aktuellt

1.11 FÄRDREGISTRATOR
Ej aktuellt

1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRÅK
150 m öster gården Starby 10 km SO Ängelholm i Kristianstads län kollision med ost-västlig kraftledning med stolphöjd 8 meter. Flygplanet kunde återvända till Ängelholm flygplats.

1.13 MEDICINSKA DATA
Ej aktuellt

1.14 BRAND
Ingen

1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER
Ej aktuellt

1.16 SÄRSKILDA PROV OCH
UNDERSÖKNINGAR
Ej aktuellt

1.17 ÖVRIGT
-

1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD
-

2. ANALYS
Se sidan 4.

3. SLUTSATSER
Se sidan 4.

4. REKOMMENDATIONER
Inga.

5. BILAGOR (bilagda originalrapport till luftfartsverket)
1. Cert utdrag
2. Vittnesuppgifter

*) ALLA TIDER I DENNA RAPPORT ÄR OM EJ ANNAT ANGES svensk sommartid GMT + 2 tim.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för flygningen

Föraren befann sig på en nöjesflygning under VFR och hade redan utfört en anflygning över gården Starby 12:26 vars ägare är bekant med föraren.

Vid den andra anflygningen, vilken enligt föraren påbörjades på en (avläst) höjd av 700 fot QNH (ca 150 m över marken) råkade planets högra vinge kollidera med en kraftledning då planet befann sig i en brant högersväng. Vid kollisionen slets översta linan till en 6 KV kraftledning av. Ledningen bärs upp av 8 m höga stolpar.

En del av kraftledningslinan följde med planet ca 50 m för att därefter fastna i spannet på en korsande 20 KV ledning.

Föraren lyckades efter kollisionen rätta upp planet och, trots svåra skador bl a på högervingen, flyga planet till Ängelholms flygplats där han utförde en normal landning.

Endast materiella skador uppstod vid kollisionen.

1.4 Andra skador

Brottet på 6 KV -linan åstadkom strömavbrott i bl a gården Starby 12:26. Däremot var 20 KV -ledningen för tillfället strömlös.

2 ANALYS

Enligt vad föraren uppgivit har han vid tidigare tillfällen, sammanlagt ca tio gånger, flugit över och runt gården Starby. Han har då följt en viss procedur vilken bl a inneburit att han bibehållit tillåten höjd (avläst 700 fot QNH = 150 m över marken).

Terrängen runt gården samt kraftledningarnas läge har därför inte varit främmande för honom, enligt hans egen utsago.

Praktiska flygprov vilka företagits vid gården av Luftfartsinspektionen visar emellertid att ingångshöjden före den branta högersvängen omöjligt kan ha varit 150 m över marken. Det skulle i så fall ha inneburit en höjdförlust av ca 140 m på en flugen distans av 200-250 m.

Enligt uppgift från gårdens ägare, vilken observerat flygningen, kan inflygningshöjden i stället ha varit ungefär 50 m över marken. En höjdförlust av ca 40 m under utförande av en brant sväng kan förklaras då föraren uppgivit att han uppenbarligen haft sin uppmärksamhet i allt för hög grad riktad mot gården. Genom flygprov och vittnesuppgifter anser SHK att föraren, redan före ingången av högersvängen, måste ha underskridit gällande minimihöjd. (Enligt BCL-T 500 fot = 150 m.)

3 SLUTSATSER

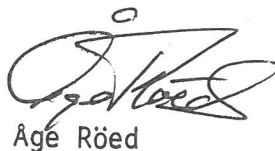
3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Det finns inget skäl att misstänka att något tekniskt fel på flygplanet orsakat haveriet.
- d) Vädret hade ingen inverkan på händelseförloppet.
- e) Föraren har underskridit tillåten minimihöjd.

3.2 Sannolik orsak till händelsen

Flygplanet har under en brant högersväng med trolig ingångshöjd av 50 m kommit allt för lågt varvid det kolliderat med en kraftledning vars stolphöjd är 8 m.


Göran Steen


Åge Röed