

*Fredrik*

SHK  
BIBLIOTEK



## HAVERI

SE-ICC, Piper PA 38, Tomahawk  
vid Uddevalla/Backamo flygplats  
28 december 1982

UTREDNINGSRAPPORT SE-ICC 61/82

Maj 1984



UTREDNINGSRAPPORT

ANGÅENDE HAVERI

VID UDDEVALLA/BACKAMO FLYGPLATS

28 DECEMBER 1982

FLYGPLANTYP	PIPER PA 38, TOMAHAWK
REGISTRERING	SE-ICC
ÄGARE	CHALMERS FLYGKLUBB SÄVE FLYGPLATS 420 14 SÄVE
BESÄTTNING, ANTAL	1
PASSAGERARE, ANTAL	1
HAVERIPLATS	UDDEVALLA/BACKAMO FLYGPLATS
TIDPUNKT FÖR HAVERIET	1982-12-28 KL 12.25 *)

\*) All tidsangivelse i denna rapport avser svensk normaltid.

INNEHÅLL		Sid
INLEDNING		1
1	FAKTAREDOVISNING	2
1.1	Händelseförlopp	2
1.2	Personskador	2
1.3	Skador på flygplanet	2
1.4	Andra skador	3
1.5	Besättningen	3
1.6	Flygplanet	3
1.7	Vädret	3
1.8	Navigationshjälpmedel	3
1.9	Radiokommunikation	3
1.10	Flygplatsen	4
1.11	Färdregistrator	4
1.12	Haveriplats och flygplanvrak	4
1.13	Medicinsk information	4
1.14	Brand	4
1.15	Överlevnadsmöjligheter	5
2	ANALYS	5
3	SLUTSATSER	5
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	5
3.2	Sannolik haveriorsak	6

#### BILAGOR

(endast till originalrapporten inlämnad till luftfartsverket)

1. Registerutdrag beträffande föraren.

## INLEDNING

1982-12-28 havererade flygplanet SE-ICC, typ Piper PA 38, i samband med start från bana 24 Uddevalla/Backamo flygplats. Ingen av de två ombordvarande skadades. Flygplanet totalförstördes.

Händelsen har undersökts av Statens haverikommission - lagman K-E Andersson och civilingenjör Åge Röed - som därvid biträtts av besiktningsingenjören Stig Wikman och flygkapten P-O Olsson som experter.

Kommissionen har sammanträtt

1984-04-12 SHK kansli (Andersson, Röed och Olsson)

## 1 FAKTAREDOVISNING

### 1.1 Händelseförlopp

SE-ICC ett flygplan av typ Piper PA 18 (Tomahawk) startade 1982-12-28 kl 11.52 från Göteborg/Säve flygplats för en nöjesflygning. Ombord fanns förutom föraren en passagerare. Avsikten var att efter cirka två timmars flygning norrut längs kusten återvända till Säve utan mellanlandning. Vid Smögen vände föraren och flög mot Uddevalla för att eventuellt landa på Rödkärrens flygplats. Enligt föraren verkade emellertid fältet där alltför vått och sankt varför han beslöt att fortsätta mot Backamo. Han hade ej med sig något landningskort för Backamo och hade ingen exakt uppfattning om fältstorleken. Han flög över fältet och rekognoserade varefter han landade utan problem. Backamo flygplats har en gräsbevuxen bana 06/24, 420 meter lång och 80 meter bred. Efter ett kort uppehåll startade föraren från bana 24. Motorn fungerade utan anmärkning med korrekt varvtal vid starten. Föraren upplevde emellertid under startförloppet att farten inte ökade så som han var van. Vid banändan, som avgränsas av en väg, var farten omkring 40 knop. Flygplanet fortsatte in på ett 370 meter långt område som tidigare varit avsett att förlänga banan. Då flygplanet hunnit in på ungefär halva förlängningen utan att ha lättat tog föraren ut ett steg klaff utan resultat. Föraren vågade inte avbryta starten av rädsla för att kollidera med den träd- och buskvegetation som börjar där förlängningen slutar. Han gjorde i stället ett försök att lätta genom att ansätta full klaff utan resultat. Flygplanet fortsatte in i vegetationen där det stannade med nosen motsatt startriktningen.

### 1.2 Personskador

Inga.

### 1.3 Skador på flygplanet

Totalförstört.

#### 1.4 Andra skador

Smärre mark- och trädskador.

#### 1.5 Besättningen

Föraren var 36 år och hade giltigt A-certifikat. Hans flygtid uppgick till 53 timmar, varav 50 timmar på aktuell flygplantyp. Varken under grundutbildningen sommaren och hösten 1982 eller därefter hade han utfört start från gräsbevuxen bana eller från bana med begränsat utrymme.

#### 1.6 Flygplanet

Flygplanet typ Piper PA-38-112 hade giltigt luftvärdighetsbevis och ägdes av Chalmers Flygklubb, Säve flygplats, 420 14 Säve. Det var tillverkat år 1979 av Piper Aircraft Corporation, USA med serienummer 79 A 0526. Flygplanet hade en total gångtid av 1 075 timmar. Motorn av fabrikat Lycoming modell O-235 hade en total gångtid av 1 075 timmar efter grundöversyn. Flygplanets gångtid efter senaste periodiska tillsyn var 24 timmar.

Flygplanets max flygvikt var 760 kg. Flygvikten vid aktuell flygning var 720 kg. Vikt och tyngdpunkt låg inom tillåtna gränser.

#### 1.7 Vädret

Molnfritt. Sikt > 10 km. Vind 320<sup>0</sup>/cirka 5 knop. Temperatur 1-2<sup>0</sup>C. Rimfrost.

#### 1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

#### 1.9 Radiokommunikation

Förekom ej.

### 1.10 Flygplatsen

Uddevalla/Backamo flygplats är en kommunal sådan. Den har en gräsbevuxen bana 06/24. Längd och bredd 420 x 80 m. Banändan bana 24 avgränsas av en korsande väg utan diken och i nivå med banan. Det område som tidigare varit avsett som förlängning är cirka 370 m långt. Vid tillfället var det bevuxet med långt gräs. Där förlängningen slutar finns en mindre svacka mellan förlängningen och ett kalhygge med glesbevuxen busk- och trädvegetation.

### 1.11 Färdregistrator

Fanns ej. Ej erforderligt.

### 1.12 Haveriplats och flygplanvrak

Flygplanet hamnade omkring 50 meter bortom förlängningen efter att ha svängt ett halvt varv. Spår efter flygplanet tydde på att flygplanet ej lättat förrän vid slutet av förlängningen där terrängen börjar stiga.

Flygplanet fick så omfattande skador att det är att anse som totalförstört. Bl a hade stjärtpartiet knäckts och vingarna intryckts. Nospartiet var knäckt framför kabinen. Kabindelen var i huvudsak oskadad.

Någon närmare undersökning av vraket har ej skett. Ingenting har dock framkommit som tyder på att felfunktion hos flygplanet inverkar på händelseförloppet.

### 1.13 Medicinsk information

Ingen av de ombordvarande fick några skador. Ingenting har framkommit som tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition varit nedsatt.

### 1.14 Brand

Uppstod ej.

## 1.15 Överlevnadsmöjligheter

Båda ombordvarande satt fastspända med säkerhetsbälten, som förblev intakta. De kunde utan svårighet ta sig ur flygplanet.

## 2 ANALYS

Vid angivna ban-, temperatur- och vindförhållanden borde flygplanet enligt vad som framgår av flyghandboken ha uppnått lättningss fart cirka 53 knop efter cirka 200 meters rullsträcka.

Enligt föraren hade farten ej stigit till lättningss fart ens då flygplanet var vid banändan. En anledning härtill kan ha varit att motorn ej utvecklade tillräcklig effekt. Motorn hade emellertid fungerat utan anmärkning under flygningen och vid starten som skedde med fullt gaspådrag innan bromsarna släpptes. En förklaring till den dåliga accelerationen kan vara att banans yta varit lösare än normalt och givit ökat rullningsmotstånd.

Oavsett vad som varit anledningen till att lättningss fart ej uppnåddes på tillgängligt ordinarie banutrymme skulle föraren redan i ett tidigare skede ha avbrutit startförloppet och under alla förhållanden då flygplanet kom in på förlängningen.

Förarens handlingssätt torde tillskrivas bristande rutin och utbildning vad avser start från flygplatser med begränsat utrymme och gräsbevuxen bana.

## 3 SLUTSATSER

### 3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet hade giltigt luftvärdighetsbevis.
- c) Starten skedde från gräsbevuxen bana med begränsat utrymme.



- d) Föraren har fortsatt startförloppet oaktat lättningsfart ej uppnåtts ännu vid banändan.
- e) Föraren har ej sökt avbryta starten ens då flygplanet passerat banändan
- f) Föraren saknade i måldokumentet föreskriven utbildning och erfarenhet vad avser start från gräsbevuxen bana med begränsat utrymme.

### 3.2 Sannolik haveriorsak

Under start från gräsbevuxen bana med begränsat utrymme har flygplanet ej uppnått lättningsfart på tillgänglig bansträcka. Föraren sökte fullfölja starten på område utanför banan utan att uppnå lättningsfart innan flygplanet kolliderade med busk- och trädbevuxen terräng. Bidragande orsaker till haveriet har varit

- o underlåtenhet att avbryta starten
- o förarens bristande utbildning och erfarenhet vad avser start från gräsbevuxen bana med begränsat utrymme.

*K-E Andersson*

K-E Andersson

1984-05-18

*Age Roed*

Age Roed