



STATENS HAVERIKOMMISSION

Arvidson

SHK
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERI

SE-GAS

HALMSTADS FLYGPLATS

20 JUNI 1982

8

SE-GAS 34/82

MAJ 1983

UTREDNINGSRAPPORT

SHK ÄRENDEBETECKNING SE-GAS 34/82NORDAIDS FILE NUMBER

ORDFÖRANDE Göran Steen
UTREDNINGSCHEF Åge Röed

TILL UTREDNINGEN KNUTNA
EXPERTER OCH SAKKUNNIGA P O Olsson

SAMMANTRÄDEN 1983-04-26 i Stockholm

LUFTFARTYGET Piper PA-28-140

ÄGARE Halmstads flygklubb, Box 151, 301 03 HALMSTAD

BESÄTTNING 1

HAVERIPLATS Halmstads flygplats, 5641 1249 E N-LÄN

REGISTRERING SE-GAS

BRUKARE

PASSAGERARE Ingen

DATUM OCH TIDPUNKT 1982-06-20 kl 1445

SAMMANFATTNING

Under övning isidvindslandning drev flygplanet av banan i samband med utflytning för sättning. På grund av för snabbt gaspådrag, som resulterade i långsam ökning av motoreffekten, fördröjdes stigningen och vänster landställ kolliderade med AVASIS-armatur och bröts av vid infästningen. Efter nytt landningsvarv gjorde flygplanet under utrullningen av banan och skadades ytterligare.

1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN

Se sidan 3.

1.2 PERSONSKADOR

Inga

1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET

Omfattande

1.4 ANDRA SKADOR

Inga

1.5 BESÄTTNING

Föraren 42 år med giltigt elevtillstånd.
Total flygtid 42:10 Ek 10:15.

FLYGTID

	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt
Alla typer	-	-	-	-
Denna typ	-	-	-	-

1.6 LUFTFARTYGET

Piper PA-28-140. Serienummer 28-7325128. Total gångtid 5 444 h. Gångtid efter grundöversyn 1 838 h.

1.7 VÄDER

VMC. Vind 240⁰/8-10 kts.
Molnbas 2200 ft 3/8.

1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL

1.9 RADIOKOMMUNIKATION

1.10 FLYGFÄLTDATA

F:14 Asfaltbana
2270 x 40 m
01/19

1.11 FÄRDREGISTRATOR

1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRÅK

Se sidan 4.

1.13 MEDICINSKA DATA

1.14 BRAND

1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER

Goda

1.16 SÄRSKILDA PROV OCH
UNDERSÖKNINGAR

1.17 ÖVRIGT

1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD

2. ANALYS

Se sidan 3.

3. SLUTSATSER

Se sidan 4.

4. REKOMMENDATIONER

Inga.

5. BILAGOR

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för flygningen

Föraren med elevtillstånd var i slutskedet av sin utbildning till A-certifikat och skulle i EK öva sidvindslandning. Efter sex landningar utan anmärkning blev den sjunde misslyckad med för stor avdrift åt vänster. Landningen avbröts. Gaspådraget i samband med stallvarning gjordes så snabbt att motorn i det närmaste kvävdes. Motoreffekten ökade långsamt och flygplanet fortsatte att driva åt vänster och kolliderade utanför banan med AVASIS:s armatur. Föraren uppfattade kollisionen som en svag stöt i flygplanet men var inte medveten om skadans art. Det nya trafikvarvet avslutades med en fullt korrigerad sidvindslandning på bana 19. På grund av landställsskador girade flygplanet åt vänster och hamnade i gräset utanför banan.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

Skadorna blev: avbrutet vänster landställsben samt benets infästning i vingen, vänster vingklaff och stabilisator skadade. avbrutet pitotrör, plastkåpa vänster vinge spräckt och skadade propellerblad.

2 ANALYS

Föraren har haft svårighet att genomföra en korrekt sidvindslandning och fått avdrift. Gaspådraget i samband med stallvarning har han gjort så hastigt, då han avbröt landningen, att motorn nästan kvävts och effekten ökat långsamt. Flygplanet drev åt vänster ut över bankanten. Föraren har ej uppfattat omfattningen av kollisionen utan enbart noterat en lätt stöt.

Då han gjorde en förnyad inflygning var han därför ovetande om att planets vänstra landningsställ var avslaget och ansatte en normal sidvindslandning vilken medförde att planet - då vänster vinge sänktes - girade åt vänster ut över bankanten varvid ytterligare skador uppstod.

Vid skolning brukar radioförbindelse upprättas mellan elev och lärare på marken. Aktuell skolning skedde utan radioförbindelse.

Det kan ifrågasättas om landningen gått bättre ifall eleven uppmärksammats på att vänster landställ saknades. Med elevens bristande rutin kanske vetskapen om planets skador utövat en stressfaktor med negativ inverkan på den fortsatta flygningens säkra genomförande.

Mot övningens uppläggning har kommissionen ingen erinran.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Vädret var gynnsamt för denna typ av EK-skolning i sidvindslandning.
- d) Frånvaron av radioförbindelse mellan lärare och elev har förmodligen ej bidragit till detta haveri.

3.2 Sannolik haveriorsak

Det alltför hastiga gaspådraget, då föraren beslutat avbryta landningen på grund av för stor avdrift, har fått motoreffekten att öka långsammare än normalt. Detta har tillsammans med bristande uppmärksamhet på flygplanets läge i förhållande till banan och omgivande hinder förorsakat haveriet. Förarens bristande rutin har bidragit till haveriet.



Göran Steén



Åge Röed

1983-05-04