



STATENS HAVERIKOMMISSIONEN

Arvidens

SHK
BIBLIOTEKET

U T R E D N I N G S R A P P O R T

HAVERI

SE-GDD, TYP PIPER CHEROKEE, PA-28-140

PÅ BORGLANDA FLYGPLATS, ÖLAND

29 AUGUSTI 1982

SE-GDD 48/82

OKTOBER 1982

ORDFÖRANDE UTREDNINGSCHEF	G Steen A Röed	TILL UTREDNINGEN KNUTNA EXPERTER OCH SAKKUNNIGA	T Hansson
------------------------------	-------------------	----------------------------------------------------	-----------

SAMMANTRÄDEN	-
--------------	---

LUFTFARTYGET	Piper Cherokee, Pa-28-140	REGISTRERING	SE-GDD
ÄGARE	Blekinge flygklubb	BRUKARE	Blekinge flygklubb
BESÄTTNING	1	PASSAGERARE	3
HAVERIPLATS	Borglanda flygplats, Öland LÄN H	DATUM OCH TIDPUNKT *)	1982-08-29 kl 13.45 SST

SAMMANFATTNING
Föraren har ansatt landning i byig medvind efter inflygning på låg höjd och har "sjunkit igenom" från uppskattat ca 30 ft strax före sättningen. Genomsjunkningen har resulterat i minst två kraftiga studsar, som inte kunnat hävas med motorpådrag. Efter en kortare rullsträcka har flygplanet girat åt höger. Noshjulsstället har brutits av och propellern har skurit i marken.

1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN Se sidan 3.	1.2 PERSONSKADOR Inga.	1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET Noshjulsstället avbrutet. Ett böjt propellerblad. Diverse plåt-skador i motorinstallationen.	1.4 ANDRA SKADOR Inga.
-----------------------------------------------	---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------

1.5 BESÄTTNING

Föraren var vid tiden för haveriet 23 år gammal. Certifikattyp var A, gällande till 1984-05-31. Senaste PFT utfördes 1982-05-08. Flygtid enligt tabell.

FLYGTID	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt
Alla typer				106
Denna typ			19,6	42

1.6 LUFTFARTYGET

Luftfartyget är en Piper Cherokee, Pa-28-140, serie nr 28-7425411, tillverkat i USA år 1974. Motor Lycoming O-320-E3D. Propeller Sensenich 740M6 K 30626. Luftfartyget hade en total gångtid av 3 509 timmar.

1.7 VÄDER Vädret klart. Sikten god.	1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL Ej aktuellt.	1.9 RADIOKOMMUNIKATION Ej aktuellt.
----------------------------------------	-------------------------------------------	----------------------------------------

1.10 FLYGFÄLTDATA Borglanda flygplats är godkänd som enskild flygplats i banklass IV. Data framgår av AIP-Sverige.	1.11 FÄRDREGISTRATOR Saknas. Krav på färdregistrering förelåg ej.	1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRAK 1.12.1 Haveriplats, se punkt 1.10. 1.12.2 Flygplanvrak, "-" 1.3.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------

1.13 MEDICINSKA DATA Ej aktuellt.	1.14 BRAND Ingen brand uppstod.	1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER Gods.
--------------------------------------	------------------------------------	--------------------------------------

1.16 SÄRSKILDA PROV OCH UNDERSÖKNINGAR Ej relevant.	1.17 ÖVRIGT Ej relevant.	1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD Ej relevant.
-----------------------------------------------------------	-----------------------------	--------------------------------------------------

2. ANALYS Se sidan 3.	3. SLUTSATSER Se sidan 4.
--------------------------	------------------------------

4. REKOMMENDATIONER Inga.	5. BILAGA (endast bilagd originalrapport till luftfartsverket) Reg utdrag betr föraren
------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------

*) ALLA TIDER I DENNA RAPPORT ÄR OM EJ ANNAT ANGES GMT.

1.1 Redogörelse för flygningen

Föraren hade startat från Ronneby/Kallinge flygplats (F 17) kl 1305 SST för en nöjesflygning till Öland. Tre väninnor medföljde som passagerare. En av dessa blev illamående strax före landningen på Borglanda och föraren beslöt landa snarast möjligt.

Inflygningen skedde från söder och på låg höjd. Föraren bedömde vinden västlig och valde att landa på stråk 03. Vinden var emellertid sydvästlig och byig med en styrka av ca 15 knop. Strax innan sättningen erhöles en kraftig genomsjunkning (från ca 30 ft) som resulterade i en studs. Föraren försökte få kontroll över flygplanet genom gaspådrag i syfte att "gå om", men pådraget var verkningslöst och efter en ny studs bröts noshjulsstället av, propellern tog i marken och flygplanet blev stående med nosen i östlig riktning strax utanför högra kanten av landningsstråket. Ingen ombordvarande skadades.

2 ANALYS

Pa 28-140 byggdes i sin grundversion tvåsitsigt. Tillverkaren har sedermera konverterat flygplantypen till fyrsitsigt utan att höja max flygvikt (975 kg). Normal tomvikt är beroende av utrustning, normalt ca 600 kg, vilket ger en max tillsatsvikt av ca 375 kg.

Aktuellt flygplan var standardtankat med 136 liter bränsle (95 kg). Vikten av besättning och passagerare var 280 kg (4 x 70 kg). Max tillåten flygvikt var således utnyttjad vid starten. Vid landningen efter 40 minuters flygning hade ca 24 liter bränsle förbrukats (17 kg) och landningsvikten kan beräknas till ca 958 kg. Härav följer att flygplanet var relativt tungt vid landningen även om max landningsvikt inte överskridits. Vid landning med ett fullastat flygplan av denna typ krävs mycket stor uppmärksamhet beträffande fARTHÅLLNINGEN. LÅTER MAN FARTEN SJUNKA NED MOT STALL ÄR RISKEN FÖR OKONTROLLERBAR GENOMSJUNKNING STOR.

Landningen ansattes i byig medvind med en vindstyrka av ca 15 knop.

Full klaff användes. Under utflytning på en höjd av ca 30 ft erhöles en kraftig genomsjunkning följd av studs. Kontroll av flygplanet kunde inte återvinnas trots motorpådrag och flygplanet havererade sedan noshjulsstället brutits av.

Ett flygplan som försöker landa i kyttig medvind av den hastighet det här är frågan om löper stor risk att få en fartminskande och/eller anfallsvinkelökande störning som stallar vingen. När detta skett kan urgång ur stall endast ske om vingens anfallsvinkel minskas flera grader. Detta kräver nossänkning med höjdförlust. Om nosen inte sänks erhålles en kraftig motståndsökning som resulterar i okontrollerbar genomsjunkning även vid maximalt motorpådrag.

Haveriet hade kunnat undvikas om föraren förberett landningen på vedertaget sätt. Vindförhållandena hade då kunnat fastställas och landningen ha skett i motvind. Föraren var dock genom att en passagerare blivit illamående pressad att landa snarast möjligt och valde att landa direkt.

3 SLUTSATSER

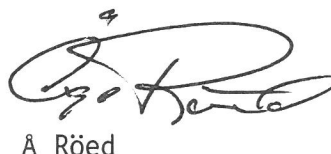
3.1 Undersökningsresultat

- o Föraren var behörig att utföra flygningen.
- o Flygplanet var luftvärdigt.
- o Inget tyder på tekniskt fel eller felfunktion hos flygplanet.

3.2 Haveriorsaker

- o Haveriet har orsakats av genomsjunkning vid landningsmanöver i medvind nära max landningsvikt.
- o Bidragande till haveriet har varit viss press på föraren att snarast genomföra landning på grund av att en passagerare blivit illamående.


G Steen


Å Röed