



Arvidsson

SHK
BIBLIOTEKET

HAVRI

SE-IGF

Maule M 4-210 C

Övertorneå, BD - län

22 mars 1984

UTREDNINGSRAPPORT SE-IGF 12/84

November 1984



UTREDNINGSRAPPORT

ANGÄENDE HAVERI

VID ÖVERTORNEÅ

DEN 22 MARS 1984

| | |
|-----------------------|--|
| FLYGPLANTYP | MAULE M 4-210 C |
| REGISTRERING | SE-IGF |
| ÄGARE | KALIX FLYGKLUBB c/o BJÖRN LARSSON KÖPMANNAGATAN 5, 952 00 KALIX |
| BESÄTTNING, ANTAL | 1 |
| PASSAGERARE | 2 |
| HAVERIPLATS | 66° 23' N 23° 40' E |
| TIDPUNKT FÖR HAVERIET | 1984-03-22 KL 08.00 *) |

8

*) ALL TIDSANGIVELSE I DENNA RAPPORT AVSER SNT (SVENSK NORMALTID).

I N N E H Å L L

Sida

| | | |
|--------|---|---|
| | INLEDNING | 1 |
| 1 | FAKTAREDOVISNING | 2 |
| 1.1 | Redogörelse för flygningen | 2 |
| 1.2 | Personskador | 2 |
| 1.3 | Skador på flygplanet | 2 |
| 1.4 | Andra skador | 2 |
| 1.5 | Besättning | 2 |
| 1.6 | Flygplanet | 2 |
| 1.7 | Väder | 3 |
| 1.8 | Navigationshjälpmedel | 3 |
| 1.9 | Radiokommunikation | 3 |
| 1.10 | Flygplatsdata | 3 |
| 1.11 | Färd- och ljudregistrator | 3 |
| 1.12 | Haveriplats och flygplanvrak | 3 |
| 1.12.1 | Haveriplats | 3 |
| 1.12.2 | Flygplanvrak | 4 |
| 1.13 | Medicinsk information | 4 |
| 1.14 | Brand | 4 |
| 1.15 | Överlevnadsmöjligheter | 4 |
| 2 | ANALYS | 4 |
| 3 | SLUTSATSER | 5 |
| 3.1 | Sammanfattning av undersökningsresultat | 5 |
| 3.2 | Sannolik haveriorsak | 5 |

Bilaga (endast fogad till originalrapporten)

Certifikatuppgifter betr föraren.

INLEDNING

1984-03-22 omkring kl 0800 landade SE-IGF ett skidställförsett flygplan typ Maule M 4 på en isbelagd sjö i Övertorneå. Vid landningen vek sig ställen och propellern slog i isen. Flygplanet fick betydande skador. De ombordvarande, föraren och två passagerare, undkom oskadda.

Händelsen har efter anmodan från Luftfartsverket utretts av statens haverikommission som därvid har företräts av lagman K-E Andersson, ordförande, och civilingenjör Åge Röed, utredningschef.

Till utredningen har SHK som expert knutit flygkapten P O Olsson.

Kommissionen har sammanträtt

1984-06-14 SHK kansli (Andersson, Röed, Olsson)

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för flygningen

Under en privatflygning från Kånusjärvi för avsedd färd till Kilpisjärvi i Finland mellanlandade flygplanet SE-IGF typ Maule 4 på den isbelagda Torneälven öster Övertorneå. Älven är här ca 500 m bred. Landningen skedde i nordostlig riktning ungefär mitt på älven. Efter sättningen, som föraren uppger har varit normal, med fart ca 60 knop, vek sig vänster skida. Efter knappt 200 m vek sig även höger skida och propellern slog i snön och ena propellerbladet böjdes bakåt.

1.2 Personskador

Ingen av de ombordvarande - förutom föraren två passagerare - skadades.

1.3 Skador på flygplanet

Betydande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättning

Föraren (född 500129) hade giltigt A-certifikat med mörkerbevis gällande till 840531. Senaste PFT 820827. Total flygtid 123 timmar. På aktuell typ 11 timmar. Flygtid senaste 90 dagar alla typer 11 timmar, aktuell typ 11 timmar. Antal landningar senaste 90 dagar aktuell typ 35. Totala flygtiden senaste 24 timmarna 25 minuter. Antal timmar sedan senaste sömn 2 timmar.

Senaste läkarundersökning hade skett i maj 1982 utan anmärkning.

1.6 Flygplanet

Flygplanet var av typ Maule M 4 med serienummer 1047 C och tillverkat år 1967. Vid haveritillfället hade flygplanet en gångtid av 1045 tim-

mar. Gångtid efter senaste periodiska tillsyn 2 timmar. Motorfabrikat Continental modell IO-360-A. Motorgångtid efter grundöversyn 1045 timmar. Propeller MC, Cauley gångtid 52 timmar. Luftvärdighetsbevis giltigt till 84-07-31. Flygplanets vikt och tyngdpunkt låg inom tillåtna gränser.

1.7 Väder

Måttlig, nordlig vind. Sikt 20-50 km. Lokalt stratus, lätt snöfall. Molnmängd ca 6/8 lokalt med molnbas på 600-900 fot. Marktemperatur - 10°C.

1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

1.9 Radiokommunikation

Förekom ej.

1.10 Flygplatsen

Området där landningen skedde var ej särskilt anordnat för start och landning. Inga markeringar fanns. Isen var belagd med 4-5 diameter packad snö med 1-1,5 decimeter hårda snödrivor tvärs landningsriktningen. Den tillgängliga landningssträckan var mer än 500 m.

Färd- och ljudregistratorer

Fanns ej. Ej erforderligt.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

1.12.1 Haveriplats

Av ett foto som togs på haveriplatsen framgår att flygplanets skidor efter sättningen passerat genom ett flertal av de aktuella drivorna. På fotot ses flygplanet ligga på buken. Avståndet dit från sättningspunkten har uppmätts till 200 ordentliga steg dvs bedömt ca 150 m.

1.12.2 Flygplanvrak

Vid besiktning av flygplanet konstaterades följande.

Båda landställsbenen hade vikt sig. Det högra hade brustit ca 1,5 dm upp från hjulaxeln räknat där inre rörförstärkningen slutar. Ingenting tydde på att det rörde sig om ett utmattningsbrott. De två inre diagonalstöttorna med stötdämpare var deformerade. Ena propellerbladets spets hade böjts. På vänster främre landställsfäste fanns i anslutning till den nedre longerongen en spricka i en svets. Vänster vingpets av glasfiber företedde en mindre skada.

1.13 Medicinsk information

Ingenting har framkommit som tyder på nedsatt psykisk eller fysisk kondition hos föraren.

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Goda.

ELT:n aktiverades ej. Enligt uppgift var den funktionsduglig.

2 ANALYS

Ingenting har framkommit som tyder på bristande hållfasthet hos landstället. Enda förklaringen till att landställsbenen vek sig och att det ena bröts synes därför vara att landstället utsatts för alltför stor påfrestning vid sättningen och under de efterföljande passagera genom snödrivorna. Dåliga markreferenser har säkerligen bidragit till att landningen blivit alltför hård.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a. Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b. Flygplanet hade giltigt luftvärdighetsbevis.
- c. Landningen skedde på snötäckt isområde med dåliga markreferenser.
- d. Snötäcket var ojämnt.
- e. Båda landställsbenen vek sig i samband med landningen.


3.2 Sannolik haveriorsak

I samband med landning på snötäckt is har flygplanets skidställ utsatts för sådana påfrestningar att båda vikt sig och det ena brustit.

Bidragande faktorer har varit

- o hård sättning
- o ojämnt snötäcke
- o dåliga markreferenser.


K-E Andersson


Åge Röed

1984-11-14