

**Rapport C 1999:54****L-55/99**

Rapporten färdigställd 1999-12-03

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-KMA</b> , Piper PA-28-181
<i>Ägare/Innehavare</i>	Väst kustflyg AB, Säve flygplats 2035 423 73 Göteborg
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-06-27, kl. 18.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Strömstad/Näsinge flygplats, O län, (pos 5901N 1120E; 35 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Vind vridande från sydost till nord, 5-10 knop, god sikt, molnbas ca 2 000 fot, temp./dagpunkt +17/+12 °C, QNH 1010 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Taggtrådsstängsel och stolpar skadade
<i>Föraren: ålder, certifikat</i>	28 år, A
<i>total flygtid</i>	72 timmar, varav 72 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	25 timmar, varav 25 timmar på typen
<i>Antal landningar</i>	
<i>senaste 90 dagarna</i>	Mer än 30

---

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, ordförande, Rune Lundin, operativ utredningschef och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom K-G Bask.

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

**Händelseförlopp m.m.**

Föraren genomförde tillsammans med två passagerare en flygning från Säve flygplats till Strömstad/Näsinge flygplats, där han avsåg att göra en studs och gå. Fältet har gräsyta med måtten 900 x 35 m.

Efter att ha gjort ett landningsvarv till stråk 21 ansatte föraren enligt egen utsago landningen något för långt in på grässtråket men såg inte detta som något problem eftersom han avsåg att efter sättningen genast dra på. Vid sättningen upplevde han dock fältet som mycket blött efter dagens regn och flygplanet bromsades upp kraftigt av kvarliggande vatten. Vid pådraget som skedde med startklaff steg 1 bedömde han att farten och kvarvarande stråklängd var otillräcklig för att fullfölja pådraget. Han drog därför av motorn och påbörjade inbromsning. Under bromsningen tyckte han att hjulen vattenplanade och övergick därför till s.k. pumpbromsning.

Strax insåg han att den tillgängliga stråklängden inte skulle räcka till för att få stopp på flygplanet och han girade därför åt höger för att få längre rullsträcka och inte blockera inflygningssektorn till stråk 03. Med låg fart kolliderade sedan flygplanet med ett taggtrådstängsel som orsakade begränsade skador på flygplanets propeller, vingframkanter och noshjulskåpa.

De ombordvarande undkom utan skador.

Enligt vad SMHI har uppskattat hade det under natten till den 27 juni varit ostadigt väder med regn och lokala skurar i området. Enligt uppgifter från polisen, grundade på lokala observationer, hade det lokalt regnat rikligt det senaste dygnet.

### **Utlåtande**

Olyckan orsakades av att föraren inte genast avbröt pådraget när han märkte det kraftiga rullmotståndet på det vattenbemängda stråket. När han senare bromsade uppstod vattenplaning och den kvarvarande fältlängden räckte inte till för att hinna stanna maskinen.

Bidragande till olyckan var att landningen skedde långt in på stråket samt sannolikt även förarens ringa rutin.

Det inträffade visar på betydelsen av att noggrant förbereda en flygning och att fältytans beskaffenhet är en väsentlig uppgift att inhämta även om bara en studs och gå skall genomföras.