



STATENS HAVERIKOMMISSION

Förkortad rapport

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport C 1989:1  
Luftfartshändelse 1988-07-05  
Torsby flygfält, S län  
Ärende SE-CSP 26/88

---

Besöksadress  
Västerbroplan

Telefon (växel)  
08 - 737 58 40

Telex  
12841 HAVKOM S





STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum

1989-02-01

Ärendebeteckning

SE-CSP 26/88

Till Luftfartsverket

Rapport C 1989:1

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 6 juli 1988 att inleda undersökning av en luftfartshändelse den 5 juli 1988 rörande flygplanet SE-CSP.

SHK får härmed enligt 121 § luftfartsförordningen (1986:171) överlämna rapport över undersökningen.

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist

Claes Jernow



## INNEHÅLL

I föreliggande rapport redovisas undersökningen under ett fåtal rubriker. Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av ICAO. Rubriker som ej återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
SAMMANFATTNING	2
INLEDNING	3
1 FAKTAREDOVISNING	4
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2 Personskador	4
1.3 Skador på luftfartyget	4
1.4 Andra skador	4
1.5 Besättningen	4
1.6 Luftfartyget	4
1.7 Meteorologisk information	5
1.8 Navigationshjälpmedel	5
1.9 Radiokommunikationer	5
1.10 Flygfältsdata	5
1.11 Färd- och ljudregistratorer	5
1.12 Haveriplats och flygplanvrak	5
1.12.1 Haveriplatsen	5
1.12.2 Flygplanvraket	5
1.13 Medicinsk information	5
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	6
1.16 Särskilda prov och undersökningar	6
1.17 Övrigt	6
1.17.1 Medhjälparen	6
1.17.2 Gällande bestämmelser m m	6
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	7
3.1 Undersökningsresultat	-
3.2 Sannolik haveriorsak	7
4 REKOMMENDATIONER	-
5 ÖVRIGT	-
<u>BILAGA</u>	
1	Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar



SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:1  
SHK ärende SE-CSP 26/88.

Luftfartyg typ:	Piper PA-22-150
Tidpunkt för händelsen:	1988-07-05
Plats:	Torsby flygfält, S län
Typ av flygning:	Förberedelse för flygning
Antal ombord:	1 (medhjälpare vid starten)
Personskador:	Lindriga (medhjälparen)
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Förarens ålder, certifikat:	37 år, A- och S-certifikat
Förarens totala flygtid:	Motorflygplan 220 timmar

Vid handstart av motorn kom flygplanet i rörelse och kolliderade med en hangar. Bidragande faktorer:

- o Behörig förare eller behörig mekaniker fanns ej på flygplanets förarplats
- o Tillräckliga åtgärder hade ej vidtagits för att hindra rullning framåt.

SHK har i rapporten hänvisat till BCL-D 1.2 moment 7.5 och MFL D 1/1982.

## INLEDNING

Händelsen har utretts av statens haverikommission (SHK) som företrätts av Hans Gullberg, ordförande, Lennart Ringqvist, utredningschef, och Claes Jernow, sakkunnig.

Haveriorsaken framgår direkt av faktaredovisningen. Något särskilt analysavsnitt redovisas därför inte.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-10-17	SHKs kansli	Gullberg, Ringqvist, Jernow, Torbjörn Alm, KSAK, K-G Bask, luft- fartsverket



## 1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Vid försök till självstart av flygplanet SE-CSP på Torsby flygfält den 5 juli 1988, som förberedelse för flygning (bogsring), visade det sig att batteriet var urladdat. Föraren fick då hjälp av en annan person att handstarta flygplanet. Försök att handstarta misslyckades. Föraren sade då att de skulle byta plats och talade om för medhjälparen att han skulle dra av gas och skjuta in blandningsreglaget när motorn startade. Vid förnyat startförsök startade motorn. Motorn gick upp i fullvarv och flygplanet rullade framåt. Efter ca 15 m körde flygplanet in i en hangar, fortfarande med fullgas.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
Omkomna Allvarligt skadade			
Lindrigt skadade			1
Inga skador	1		

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Skador på hangaren.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 27 år och hade gällande A- och S-certifikat samt bogsertillstånd.

<u>Flygtid motorflygplan (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer		13	220
Denna typ	14 min	12	122

Antal landningar motorflygplan, aktuell typ, senaste 90 dagarna: 76

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1988-06-17.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Torsby flygklubb

Typ: Piper PA-22-150  
 Serienummer: 22-7306  
 Tillverkningsår: 1960

Flygvikt: Max tillåten 910 kg,  
 aktuell 677 kg

Motorfabrikat:	Lycoming
Motormodell:	0-320-A2B
Antal motorer:	1
Total gångtid (luftfartyget):	6944 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	34 timmar
Motorgångtid efter grundöversyn:	86 timmar
Propellergångtid efter grundöversyn:	211 timmar
Propellerfabrikat:	Hoffman H023BHM-195-B106

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis

#### 1.7 Meteorologisk information

Vindstyrka 5-10 knop. Sikt > 10 km.

#### 1.8 Navigationshjälpmedel

Ej aktuellt.

#### 1.9 Radiokommunikationer

Ej upprättad.

#### 1.10 Flygfältsdata

Torsby flygfält. Hårdgjord bana, torr, god bromsverkan.

#### 1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej aktuellt.

#### 1.12 Haveriplats och flygplanvrak

##### 1.12.1 Haveriplatsen

Position 60° 09' N 12° 59' E

##### 1.12.2 Flygplanvraket

Motorn med fundament intryckt. Flygplankroppen stukad. Höger vingframkant inslagen.

Reglagelägen efter haveriet: Gasreglaget utdraget ca 40 mm. Blandningsreglaget helt intryckt. Parkeringsbromsen åtdragen. Magnetomkopp-laren i läge Båda.

#### 1.13 Medicinsk information

Medhjälparen fick spräckt läpp och skärsår i ansiktet.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Utrymningen var lätt. Axelremmar användes ej.

ELT

Aktiverades automatiskt.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

1.17 Övrigt1.17.1 Medhjälparen

Föraren har åberopat att medhjälparen erhållit avgångsbetyg som flygmekaniker år 1951 och som värnpliktig utbildats till flygmekaniker.

1.17.2 Gällande bestämmelser m m

Enligt BCL-D 1.2 moment 7.5 gäller bl a följande angående start av luftfartygs motor.

" Behörig förare eller behörig mekaniker skall befinna sig på luftfartygets förarplats så länge motorn är igång. Start av motor utan att förarplatsen är bemannad får dock i undantagsfall ske under förutsättning att luftfartygets parkeringsbromsar i förekommande fall är låsta eller att lämpliga åtgärder är vidtagna för att förhindra rullning (glidning) framåt."

I ett meddelande från luftfartsinspektionen (MFL D 1/1982) angående risker med gående propeller sägs bl a:

Att handstarta en startmotorförsedd flygplansmotor med dåligt batteri är inte att rekommendera. Av säkerhetsskäl är det bättre att använda ett extrabatteri. Bara en mycket erfaren person rekommenderas att handstarta och då med en lika erfaren person till hands i cockpit. Innan propellern rörs eller extrabatteri ansluts till flygplanet måste man försäkra sig om att

- hjulen är blockerade
- magnetströmbrytaren är i läge "off"
- gasen är neddragen
- blandningsreglaget är helt utdraget till "stopp"
- människor och utrustning är ur vägen.

### 3 SLUTSATSER

#### 3.1 Undersökningsresultat

-

#### 3.2 Sannolik haveriorsak

Vid handstart av motorn kom flygplanet i rörelse och kolliderade med en hangar. Bidragande faktorer:

- o Behörig förare eller behörig mekaniker fanns ej på flygplanets förarplats
- o Tillräckliga åtgärder hade ej vidtagits för att hindra rullning framåt.