



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2009:08

**Olycka med flygplanet SE-IYN på Stockholm
Barkarby Flygplats, Stockholms län,
den 21 april 2008**

Dnr L-05/08

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.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

2009-05-26

L-05/08

Transportstyrelsen
Luftfartsavdelningen
601 73 NORRKÖPING

Rapport RL 2009:08

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 21 april 2008, på Stockholm Barkarby flygplats, Stockholms län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IYN.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

En översättning av rapporten till engelska insänds senare.

Göran Rosvall

Agne Widholm

Rapport RL 2009:08

L-05/08

Rapporten färdigställd 2009-05-26

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-IYN, Cessna 172(N)
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Skyways Flyg HB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2008-04-21, kl.15:15 i dagsljus Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Stockholm Barkarby flygplats, Stockholms län, (pos 59°21,3´N 17°56,5´E; 47 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind 080/5 knop, sikt >10 km, inga moln under 5000 fot, temp./daggpunkt 14/-3 °C, QNH 1018 hPa
<i>Antal ombord: förare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Skadat staket längs med startbanan, ingen känd miljöpåverkan
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 35 år, PPL (A)
<i>Total flygtid</i>	70,2 timmar, alla på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	2,2 timmar
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	15

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 21 april 2008 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IYN inträffat på Stockholm Barkarby flygplats, Stockholms län, samma dag kl 15:15.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Göran Rosvall, ordförande, Agne Widholm, utredningschef och Lars Alvestål, teknisk utredare.

SHK har biträtts av Göran Rydén som operativ expert.

Undersökningen har följts av Transportstyrelsen genom Ulrika Svensson.

Händelseförlopp m.m.

Haveridagen

Vädret på haveridagen var bra. Föraren bedömde att det rädde en svag variabel vind och valde att starta bana 24.

Föraren har uppgivit att han påbörjade starten men att flygplanet under fartökningen började driva av åt vänster på banan. Han ansatte då höger skevroder för att häva avdriften. När detta inte hjälpte ökade han skevroderutslaget maximalt eftersom han insåg att han var på väg av banan åt vänster. Han drog av gasen samtidigt som flygplanet rullade ut på gräset vid sidan av banan. På grund av risken för att slå runt vägade han inte ansätta full hjulbroms.

Flygplanet rullade snett av banan mot ett parallellt gående staket, beläget cirka 150 m vid sidan om banan. Vänster vingspets tog i staketet samtidigt som noshjulet träffade en stor sten och bröts av.

Med avbrutet noshjul blev flygplanet stående på nosen mot staketet och med motorn stoppad. Föraren var oskadad och kunde omedelbart ta sig ur flygplanet.

Förarens utbildning och flygstatus

Föraren påbörjade sin privatflygutbildning (PPL) vid Airways Flygutbildning AB den 1 sept 2006. Den praktiska utbildningen pågick fram till den 4 oktober 2007 då uppflygning genomfördes inför Luftfartsstyrelsens kontrollant. Flygövningarna under utbildningen genomfördes relativt jämt fördelade över tiden.

Utbildningen omfattade 68 flygtimmar varav, 15 under ensamflygning. Minimikravet enligt JAR-FCL¹ är 45 timmar varav 10 under ensamflygning.

Av flygskolans noteringar i uppföljningsjournalen kan utläsas att eleven under utbildningen haft vissa inlärningsproblem.

Uppflygningen genomfördes med godkänt resultat. Påpekande har gjorts i uppflygningsprotokollet avseende vissa svårigheter med fart-/kurs och höjdhållning samt även precision i de genomförda landningarna.

Efter uppflygningen i oktober 2007 fram till haveridagen i april 2008 har föraren totalt flugit 2,2 flygtimmar fördelat på tre flygpass. Flygningarna har genomförts med ett och samma flygplan, ingående i Barkarby Flygklubbs organisation där föraren var medlem.

Första flygpasset efter uppflygningen genomfördes den 23 januari 2008 och omfattade 1,1 flygtimmar ensamflygning huvudsakligen bestående av start- och landningsövningar på Barkarby. Övningen gick bra enligt förarens egen uppgift.

Andra flygpasset, som också var ensamflygning, genomfördes den 27 januari 2008. Det avbröts efter ca 25 minuter, då föraren upplevde att vinden var byig på höjd.

Det tredje flygpasset, det sista före haveritillfället, genomfördes den 29 februari 2008. Även det utfördes som ensamflygning och omfattande bland annat start och landningsövningar.

Teknisk undersökning

Personal från SHK anlände till platsen samma dag som olyckan inträffade varvid en teknisk undersökning gjordes med avseende på flygplanets sidrodersystem, noshjulsstyrning och hjulbromsar. Inga tekniska fel kunde påvisas.

Skador på flygplanet

Båda vingarna skadades efter kontakt med staketet. Noshjulet blev helt avbrutet och noshjulsdämparen erhöll skador. Propellern skadades efter kontakten med marken.

¹ Joint Aviation Regulation-Flight Crew Licensing



Fig 1 Flygplanet efter att det stannade mot staketet

Utlåtande

Förarens flygutbildning har varit utspridd över drygt ett år. Även om utbildningen varit relativt jämt fördelad över tiden, kan antas att den utdragna tiden försämrat utbildningsresultatet.

Efter utbildningen och fram till haveritillfället förflöt cirka 7,5 månader, varunder föraren endast flög 2,2 timmar. Detta kan ha inneburit att hans tidigare uppnådda färdigheter inte har befasts i erforderlig omfattning.

När föraren blev medlem i Barkarby flygklubb fick han en genomgång om gällande interna regler och bestämmelser samt handhavande av flygplan, tankning m.m. Kontroll av hans flygförmåga genom en så kallad "check-flygning" med en flyginstruktör ur klubben genomfördes inte.

Många flygklubbar har rutiner för hur man ska förfara om medlemmar har haft uppehåll i flygandet, eller av annan orsak kan tänkas vara i sämre flygtrim. Den aktuella flygklubben hade dock inte detta som rutin.

Under start med ett flygplan ska man använda pedalerna som påverkar både sidoroder och noshjulsstyrning för att hålla kursen på banan. Detta har sannolikt inte föraren gjort, utan i stället försökt använda skevroder. SHK har vid intervju med föraren inte kunnat fastställa anledningen till detta.

När flygplanet rullade av banan uppger föraren att han drog av gasen. Troligen har han inte minskat gaspådraget helt till tomgång. Den ansatta hjulbromsningen i kombination med gasavdrag till tomgång hade troligen inneburit att flygplanet stannat före staketet.

Några yttre förhållanden bedöms inte ha haft någon påverkan på händelseförloppet. Olyckan har berott på att föraren inte har befast sina tidigare kunskaper att styra flygplanet under start och därmed inte haft förmågan att korrigera kursavvikelsen under starten på ett riktigt sätt.

Rekommendationer

Inga