

***Rapport C 1995:9***

**Olycka med flygplanet SE-IYV**

**den 6 juli 1994**

**i Staffanstorp, M län**

**L-58/94**

1995-02-23

L-58/94

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport C 1995:9**

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 6 juli 1994 på Staffanstorps flygplats, M län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IYV.

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

Olle Lundström

Henrik Elinder

# Innehåll

	<b>SAMMANFATTNING</b>	4
<b>1</b>	<b>FAKTAREDOVISNING</b>	5
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	5
1.2	Personskador	5
1.3	Skador på luftfartyget	5
1.4	Andra skador	5
1.5	Besättningen	6
1.6	Luftfartyget	6
1.7	Meteorologisk information	6
1.8	Navigationshjälpmedel	6
1.9	Radiokommunikationer	7
1.10	Flygfältsdata	7
1.11	Färd- och ljudregistratorer	7
1.12	Olycksplats och luftfartygsvrak	7
1.12.1	<i>Olycksplatsen</i>	7
1.12.2	<i>Luftfartygsvraket</i>	7
1.13	Medicinsk information	7
1.14	Brand	7
1.15	Överlevnadsaspekter	7
1.16	Särskilda prov och undersökningar	7
<b>2</b>	<b>ANALYS</b>	8
<b>3</b>	<b>UTLÅTANDE</b>	8
3.1	Undersökningsresultat	8
3.2	Orsaker till olyckan	8
<b>4</b>	<b>REKOMMENDATIONER</b>	8

## BILAGA

1	Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)	
---	--------------------------------------------------------------------------	--

## Rapport C 1995:9

L-58/94

Rapporten färdigställd 1995-02-23

*Luftfartyg: registrering och typ*  
*Ägare/innehavare*

**SE-IYV, Cessna R172K**  
Reprostället Berndt och Gertie Hall

HB

*Tidpunkt för händelsen*

Mölleberga  
245 00 Staffanstorp  
1994-07-06 ca kl. 18.15

*Anm:* All tidsangivelse avser svensk sommartid

(SST) = UTC + 2 timmar

*Plats*  
*Typ av flygning*  
*Väder*

Pos 5539N 1316E  
Staffanstorps flygplats  
Privat  
Vind 250□/9 knop, CAVOK,  
temp/dp +19/+6□C, QNH 1018 hPa

*Antal ombord:*               *besättning*               0  
                                  *passagerare*             0

*Personskador*                                                             Inga

*Skador på luftfartyget*     Betydande

*Förarens ålder, certifikat* 51 år, A (inte giltigt)

*Förarens flygtid*               360 timmar, varav på typen 300 timmar

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 6 juli 1994 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IYV inträffat på Staffanstorps flygfält, M län, samma dag ca kl. 18.15.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Olle Lundström, ordförande och Henrik Elinder, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson.

### SAMMANFATTNING

När föraren inte lyckades att starta motorn med startmotorn bestämde han sig för att försöka rycka igång motorn för hand med hjälp av propellern. Han kopplade på huvudströmmen och tändningen, förde fram gasreglaget 10-15 mm från bakersta läget, klev ur flygplanet och lade en grov plank framför höger huvudhjul.

Efter tre ryck startade motorn och gick till en början med normalt varvtal. Efter några sekunder ökade motorvarvet spontant och steg successivt mot fullvarv, varvid flygplanet började röra sig framåt över plankan. Flygplanet fortsatte över flygfältet och vidare in på ett betesfält. Efter att det herrelösa flygplanet hade passerat ytterigare en åker vek sig nosstället och flygplanet tippade framåt på nosen och stannade.

Olyckan orsakades sannolikt av att gasreglagets friktionsvred inte var tillräckligt ansatt när föraren drog igång motorn på det obemannade flygplanet.

# 1 FAKTAREDOVISNING

## 1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Efter att ha utfört daglig tillsyn på flygplanet avsåg föraren att flyga till Eslöv. Kort efter det att han fått igång motorn stannade den. När han skulle starta den igen fungerade inte startmotorn. Han drog då runt propellern för hand ett halvt varv och försökte med startmotorn igen, men med samma resultat. När han hade försökt tre gånger på detta sätt utan att lyckas, bestämde han sig för att försöka rycka igång motorn för hand med hjälp av propellern. Han kopplade på huvudströmmen och tändningen, förde fram gasreglaget 10B15 mm från bakersta läget, klev ur flygplanet och lade en grov plankan framför höger huvudhjul.

Efter tre ryck startade motorn och gick till en början med normalt varvtal. Efter några sekunder ökade motorvarvet spontant och steg successivt mot fullvarv, varvid flygplanet började röra sig framåt över plankan. Föraren uppfattade att huvudhjulen var låsta. Hans försök att hejda flygplanet genom att hålla fast höger vingstötta misslyckades. Flygplanet fortsatte över flygfältet och vidare in på ett betesfält.

I god fart körde därefter det herrelösa flygplanet över betesfältet i en svag vänstersväng, korsade ytterligare en åker och två grusvägar och fortsatte sedan in på en rapsåker. Där vek sig nosstället och flygplanet tippade framåt på nosen och stannade drygt en km norr om flygplatsen. När föraren, som i bil kört efter flygplanet, kom fram till haveriplatsen stängde han av huvudströmmen och bränslekranen.

Olyckan inträffade omkring kl 18.15 i position 5539N 1316E, ca 12 m.ö.h.  
Dagsljus rådde.

## 1.2 Personskador

	<i>Besättning</i>	<i>Passagerare</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
			Omkomna	B
	B	B	<b>B</b>	
Allvarligt skadade	B	B	B	<b>B</b>
Lindrigt skadade	B	B	B	<b>B</b>
Inga skador	1	B	B	<b>1</b>
<b>Totalt</b>	<b>1</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>1</b>

## 1.3 Skador på luftfartyget

Betydande.

## 1.4 Andra skador

Smärre skador på åkermark.

## 1.5 Besättningen

Föraren var vid tillfället 51 år. Hans A-certifikat hade gått ut den 31 mars 1993. Han har förklarat att han hade glömt att förnya det.

Flygtid (timmar),			Totalt
senaste	24 timmar	90 dagar	
Alla typer1	23	360	
Denna typ	1	23	300

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 20.

Inflygning på typen gjordes 1989-03-10.

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1993-02-15 på Cessna R172K.

## 1.6 Luftfartyget

Ägare/innehavare:	Reprostället Berndt och Gertie Hall HB Mölleberga, 245 00 Staffanstorp
Typ:	Cessna R172K
Serienummer:	R172-2402
Tillverkningsår:	1977
Flygvikt:	Max tillåten 1155 kg, aktuell ca 750 kg
Tyngdpunktsläge:	Inom godkända värden
Motorfabrikat:	Continental
Motormodell:	IO-360-K
Antal motorer:	1
Bränsle som tankats före händelsen:	Avgas 100LL
Beräknad bränsle- mängd vid start:	Ca 80 l
Total gångtid:	1450 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:	33 timmar
Total motorgångtid	1450 timmar
Propellergångtid sedan översyn:	49 timmar
Propellerfabrikat:	Mc Cauley Inc.

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

## 1.7 Meteorologisk information

Vind 250□/9 knop, CAVOK, temp/dp +19/+6□C, QNH 1018 hPa.

## 1.8 Navigationshjälpmedel

Inte aktuellt.

## **1.9 Radiokommunikationer**

Inte aktuellt.

## **1.10 Flygfältsdata**

Staffanstorps flygplats hade status enligt Svenska flygfält.

## **1.11 Färd- och ljudregistratorer**

Fanns inte, krävdes inte.

## **1.12 Olycksplats och luftfartygsvrak**

### **1.12.1 Olycksplatsen**

Flygplanet havererade på en rapsåker med knappt 0,5 m hög gröda och ca 50 m från en grusväg.

### **1.12.2 Luftfartygsvraket**

Skador uppstod på propeller, motor och motorinstallation. Smärre veckbildning uppstod i flygplansstrukturen. Motorns gasreglage stod i framskjutet läge. Handbromsen var åtdragen.

## **1.13 Medicinsk information**

Ingenting har framkommit som tyder på annat än att föraren var i god fysisk och psykisk kondition före olyckan.

## **1.14 Brand**

Brand uppstod inte.

## **1.15 Överlevnadsaspekter**

Tursamma omständigheter får tillskrivas att det herrelösa flygplanet inte förorsakade några personskador eller andra allvarliga skador.

Nödsändaren aktiverades vid haveriet. Föraren stängde av den när han kom fram till flygplanet.

## **1.16 Särskilda prov och undersökningar**

Vid den tekniska undersökningen av motorns reglagesystem framkom inget fel. Gasreglagets friktionsvred var löst ansatt och reglagets friktion låg. Genom att dra åt friktionsvredet kunde friktionen ökas.

## **2 ANALYS**

Föraren har uppgivit att han ställde gasreglaget 10-15 mm från det bakersta läget innan han lämnade förarkabinen. Efter olyckan konstaterades att reglaget stod nära det främsta läget, d.v.s. nära fullgas, och att dess friktionsvred var löst ansatt. Det fanns inget fel på motorns reglagesystem.

Det kan inte uteslutas att föraren omedvetet kom åt gasreglaget i samband med sina förberedelser att handstarta motorn, men det förefaller mindre troligt. Mer sannolikt är att gasreglaget, på grund av det löst ansatta friktionsvredet, avancerade framåt av sig själv efter motorstart genom inverkan av motorns vibrationer.

Innan föraren hann ta sig in i förarkabinen och ingripa hade motorns dragkraft ökat så mycket att flygplanet, trots låsta huvudhjul och en plank framför höger huvudhjul, började röra sig framåt. Bidragande till att huvudhjulens friktion mot marken inte var tillräcklig var att flygplanet, förutom en mindre mängd bränsle i tankarna, var helt olastat.

Den låga markfriktionen kunde inte heller hindra flygplanets fortsatta färd över åkrarna. Först när nosstället knäcktes och flygplanet tippade över på nosen stannade det.

Händelsen visar att föraren inte vidtog erforderliga försiktighetsåtgärder innan han drog igång motorn på det obemannade flygplanet

## **3 UTLÅTANDE**

### **3.1 Undersökningsresultat**

- a) Föraren innehade inte giltigt A-certifikat.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Inget fel har konstaterats på motorns reglagesystem.
- d) Friktionen i gasreglaget var för låg.

### **3.2 Orsaker till olyckan**

Olyckan orsakades sannolikt av att gasreglagets friktionsvred inte var tillräckligt ansatt när föraren drog igång motorn på det obemannade flygplanet.

## **4 REKOMMENDATIONER**

Inga.



**Fel! Okänt växelargument.**