

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:15

***Olycka med flygplanet SE-IAR
på Stockholm/Bromma flygplats, AB län,
den 24 augusti 1999***

Dnr L-81/99

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

2000-04-13

L-81/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:15

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 24 augusti 1999, på Stockholm/Bromma flygplats, AB län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IAR.

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

S-E Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Rapport RL 2000:15

L-81/99

Rapporten färdigställd 2000-04-13

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-IAR , Piper PA-38-112
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normalklass, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Lid Air AB, Box 4146, 181 04 Stockholm
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-08-24, kl. 16.19 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Stockholm/Bromma flygplats, AB län, (pos 5921N 1757E; 14 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning/EK (Enkelkommando)
<i>Väder</i>	Vind 300°/8 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +19/+5 °C, QNH 1020 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	–
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Instruktören:</i>	
<i> ålder, certifikat</i>	30 år, B med instrumentbehörighet
<i> total flygtid</i>	3 500 timmar, varav 300 timmar på typen
<i> flygtid senaste 90 dagarna</i>	260 timmar, varav 70 timmar på typen
<i> antal landningar</i>	300, varav 150 på typen
<i> senaste 90 dagarna</i>	
<i>Eleven:</i>	
<i> ålder, certifikat</i>	23 år, elevtillstånd
<i> total flygtid</i>	13 timmar, varav 11 timmar på typen
<i> flygtid senaste 90 dagarna</i>	13 timmar, varav 11 timmar på typen
<i> antal landningar</i>	36, varav 28 på typen
<i> senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 24 augusti 1999 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IAR inträffat på Stockholm/Bromma flygplats, AB län, samma dag kl. 16.19.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp m.m.

Föraren genomgick grundutbildning för A-certifikat. Han hade tidigare gjort tre EK-landningar på Skå-Edeby flygplats. Den aktuella flygningen var hans första EK-flygning från Stockholm/Bromma flygplats och skulle omfatta en kort träningsflygning samt en s.k. studs-och-gå på bana 30.

Föraren upplevde att flygningen och inflygningen till den första landningen gick helt normalt. Sättningen skedde mjukt på huvudställen och med god kurshållning. När noshjulet tog i banan tyckte han att flygplanet girade markant åt höger. Föraren gav då vänster sidoroder för att styra tillbaka flygplanet på rätt kurs. I samband med den manövern gjorde flygplanet en kraftig vänstergir som föraren inte lyckades hejda. Vänstergiren slutade med att flygplanet sladdade åt höger varvid nosstället stukades. Flygplanet tippade slutligen över på nosen och stannade. Föraren kunde

själv lämna flygplanet. Skador uppstod på nosstället, höger landställ och på höger vingpets.

Flygplanets landställ samt styr- och bromssystem har undersökts på flygverkstad utan att något fel eller onormalt konstaterats som bedöms ha kunnat påverka händelseförloppet.

Enligt en instruktör på flygskolan och inlämnade störningsrapporter har flygplanstypen varit utsatt för liknade girstörningar i samband med landning vid några tidigare tillfällen. Endast i något enstaka fall har man konstaterat att detta orsakats av ett tekniskt fel. På uppdrag av SHK har därför ett flygplan av den aktuella typen provflugits av en av Luftfartsinspektionens kontrollanter med uppdrag att speciellt undersöka typens girstabilitet under markrullning.

Vid undersökningen noterades att förhållandevis stor kraft erfordrades på sidoroderpedalerna för noshjulsstyrning på marken. Vidare konstaterades att flygplanet kunde hamna i en kraftig gir/sladd –rörelse, som var svår eller omöjlig att häva, om ett markant sidoroderutslag ansattes när farten var över 30 knop. För övrigt noterades ingenting anmärkningsvärt beträffande typens landnings- eller markrullningsegenskaper.

Utlåtande

Något tekniskt fel har inte konstaterats på flygplanet. Allt talar för att flygplanets fart fortfarande var över ca 30 knop när föraren under utrullningen korrigerade för den girstörning som uppstod strax efter sättningen och att detta sidoroderutslag blev kraftigt. Som framkommit vid genomförda markrullningsprov kan flygplanstypen under sådana omständigheter lätt komma in i en gir/sladd –rörelse som är svår eller omöjlig att häva.

Med tanke på att föraren endast hade gjort tre EK-landningar tidigare och att den aktuella landningen var hans första EK-landning på en asfaltbana kan en bidragande faktor ha varit att han upplevde girstörningen efter sättningen som allvarligare än den i verkligheten var och därigenom överkorrigerade för den.

Rekommendationer

Inga.