



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2002:20

***Olycka med flygplanet SE-FHI
på Trosa/Troslanda flygplats, D län, den 6 januari 2002***

Dnr L-001/02

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 (SHK) Board of Accident Investigation

Postadress/Postal address
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors
Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone
Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile
Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail Internet
info@havkom.se
www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2002:20

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 6 januari 2002, på Trosa/Troslanda flygplats, D län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FHI.

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

Olle Lundström

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2002:20

L-001/02

Rapporten färdigställd 2002-08-28

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-FHI, Pa 28-140
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2002-01-06 kl. 10.55 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC + 1 timme)
<i>Plats</i>	Trosa/Troslanda flygplats, D län, (pos 5853N 01730E; 9 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind nordvästlig 5–10 knop, god sikt, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt –4/–7 °C, QNH 1018 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	42 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	307 timmar, varav 89 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	0 timmar
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	0

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 6 januari 2002 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FHI inträffat på Trosa/Troslanda flygplats, D län, samma dag kl. 10.55.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Olle Lundström, ordförande, och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Nils von Koch .

Händelseförlopp m.m.

Föraren avsåg att övningsflyga och bad en mer erfaren förare att följa med. Föraren startade på bana 30 och steg till 2 000 fot där han övade svängar samt lågfartsflygning. Därefter utförde han tre motorlandningar och en bedömningslandning. Han påbörjade därefter ytterligare en bedömningslandning. På finalen tyckte han att han var lite för lågt och frågade passageraren om vad denne trodde. Passageraren svarade ej eftersom denne inte ville lägga sig i flygningen. Föraren tolkade detta som att passageraren bedömde att de skulle nå fram.

Landningen kom att ske före banans snöröjda område, varvid flygplanet rullade igenom en hög snövall som fanns vid banans början. Därvid knäcktes nosstället och propellern slog i marken.

Flygplatsen, som är ett gräsfält med dimensionerna 730 m x 50 m, var snöröjd på så sätt att det inte fanns några stora plogvallar vid sidan av banan. Vid banändan fanns däremot ungefär en meter höga vallar. Banans början var ej markerad med rödvita koner, markeringskäppar eller granris, vilket föreskrivs i Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL)-D 1.2 Bilaga 3.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att föraren missbedömde landningen så att sättning kom att ske före banans början. Bidragande kan ha varit att föraren ej uppfattade snövallen vid banans början p.g.a. det omkringliggande snötäcket.

För att få ta med passagerare krävs enligt JAR-FCL* 1.026 a) att man genomfört minst tre starter och landningar med aktuell klass av flygplan de senaste tre månaderna. Vid flygpassets början uppfyllde inte befälhavaren dessa krav och var således ej behörig att utföra de tre första flygningarna.

Det är också möjligt att se den medföljande föraren såsom en besättningsmedlem. Med denna tolkning var föraren behörig att utföra de inledande flygningarna.

Båda ovanstående tolkningar förekommer i verksamheten, vilket är olyckligt då föreskrifter skall vara så entydiga som möjligt. SHK hänvisar härvid till rapport 2002:15, SE-IRC.

Rekommendationer

SHK har lämnat rekommendationer, som är relevanta för denna olycka, i samband med rapport RL 2002:15, SE-IRC, varför inga ytterligare rekommendationer är påkallade.

*Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing