

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1997:16

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en händelse som inträffade den 21 januari 1997, på Umeå flygplats, AC län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-LEF.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-LEF , Fairchild Swearingen SA227AC
<i>Ägare/Innehavare</i>	IBA International Business Air AB, Bodekullsvägen 1, 374 35 Karlshamn
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1997-01-21, kl. 03.33 under mörker <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Umeå flygplats, AC län, (pos 6347N 2017E; 7 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Bruksflygning
<i>Väder</i>	Vind 220°/7 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, månljust och lätt turbulens, temp./daggpunkt ±0/-3°C QNH 1009 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavarens ålder, certifikat</i>	38 år, B med instrumentbehörighet
<i>Befälhavarens totala flygtid</i>	2 345 timmar, varav 328 timmar på typen
<i>Befälhavarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	133 timmar/154 landningar, varav 128 timmar/ 148 landningar på typen
<i>Bitr. förarens ålder, certifikat</i>	28 år, B med instrumentbehörighet
<i>Bitr. förarens totala flygtid</i>	1 045 timmar, varav 111 timmar på typen
<i>Bitr. förarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	94 timmar/95 landningar, varav 70 timmar/55 landningar på typen

Händelsen har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Besättningen skulle flyga från Luleå/Kallax flygplats till Umeå flygplats. Vid uttaxningen noterade befälhavaren att noshjulsstyrningen inte fungerade. Efter kontakt med chefpiloten och kontroll av Minimum Equipment List (MEL)

kopplades noshjulsstyrningen ur. Därefter flög de, med befälhavaren som förare, till Umeå.

Inflygningen till Umeå bana 32 genomfördes visuellt. Bromsvärdena på banan angavs som ”god till måttlig”. Flygplanet passerade bantröskeln med 103 knop. Sättningen skedde på centrumlinjen i sättningszonen. Farten hade då minskat till 90 knop. Utrullningen var normal men planet drev ca 2-3 meter åt vänster om centrumlinjen. Sedan farten kommit ned till 60 knop begärde han enligt gällande rutin ”*Speedlevers low*” (vilket innebär att propellervarvet minskas till ca 70%). När farten kom ned i ca 20 knop girade planet åt vänster. Befälhavaren ansatte full höger broms och reverserade höger motor. Detta motverkade vänstergiren men planet fortsatte mot bankanten och rullade in i en snödriva vid sidan av banan. Vänster propeller slog i snödrivan och eldslågor syntes i luftintaget. Han stängde av bränsletillförseln och aktiverade brandsläckaren. Höger motor stängdes av och besättningen tillsammans med passageraren lämnade flygplanet.

Orsaken till vänstergiren har inte kunnat fastställas.

Det har senare konstaterats att orsaken till att noshjulsstyrningen inte fungerade var ett elektriskt fel.

Efter händelsen har företaget infört som rutin att under hela utrullningen efter landning bibehålla fullt propellervarvtal för att få bättre dragkraftskontroll.

Bitr. föraren hade genomfört typinflygning på typen men detta hade inte noterats i certifikatregistret.

Utlåtande

Händelsen orsakades av att föraren inte tillräckligt snabbt förmådde korrigera den vänstergir som uppstod.