

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1997:5

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 25 juli 1996 i Kattegatt NO LF sr , med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-GIX.

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

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-GIX , Piper PA-28R-200
<i>Ägare/Innehavare</i>	Jörgen Greisen, Skovvej 16, Byrum DK-9940 LF sr , Danmark
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-07-25, kl. 17.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Kattegatt NO LF sr , internationellt vatten, (föraren funnen i pos 5729N 1115E)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	METAR Landvetter kl. 16.50: Vind 260°/10 knop, sikt >10 km, molnfritt, temp./daggpunkt +24/+8 °C, QNH 1012 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	74 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	726 timmar, varav 374 timmar på typen
<i>Förarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	10 timmar/15 landningar, varav samtliga på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, 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.

Föraren avsåg att flyga sitt flygplan från LF sr flygplats i Danmark till Säve flygplats i Göteborg. Han har uppgivit följande:

Han gjorde själv daglig tillsyn på flygplanet och tankade före flygningen 20 l i höger vingtank från en egen jeepdunk. Efter tankningen uppskattade han den totala bränslemängden i flygplanet till 75 - 80 l. Före starten gjorde han motorkontrollerna enligt checklistan utan att märka någonting onormalt. Starten gick normalt och han steg till 2 500 fots höjd på kursen 042°. Efter ungefär 10 minuters flygning och kort efter det att han kontaktat Göteborg TMC stannade motorn utan förvarning. Propellern roterade med fartvinden och han gjorde återstartningsförsök enligt checklistan dock utan att lyckas. När han

kommit ner på 2 000 fots höjd rapporterade han sin belägenhet till Göteborg TMC. Ungefär två minuter senare meddelade han att han avsåg att nödlanda i havet. Efter landningen på vattnet flöt flygplanet i rättvänt läge. Han själv var oskadad och kunde ta sig ut på höger vinge. Innan flygplanet sjönk hoppade han i vattnet med en flytväst och en nödsändare. Han hittades och hämtades upp av en helikopter från Danmark efter ungefär en timme och fördes nedkyld till sjukhus.

Trots omfattande insatser från den svenska Kustbevakningen och Marinen har flygplanet inte kunnat lokaliseras.

Flygplanets luftvärdigbevis var giltigt t.o.m. den 31 oktober 1996. Den senaste utförda 100-timmars tillsynen är dokumenterad till den 23 juni 1995. Enligt föraren slutfördes tillsynen först den 28 juni 1995.

Utlåtande

Utän tillgång till flygplanet och med endast förarens beskrivning av händelseförloppet har det inte varit möjligt för SHK att fastställa olycksorsaken.

Förutom ett giltigt luftvärdighetsbevis förutsätter ett flygplans luftvärdighet, enligt BCL-D 3.2 mom 9.2, att det inom varje 12-månadersperiod genomgår minst en 100-timmars tillsyn. Detta gäller även om flygplanet inte flugit 100 timmar under perioden.

Vid olyckstillfället hade flygplanet överskridit gällande tillsynsintervall med 32 dagar (27 dagar enligt föraren) och var således inte luftvärdigt.