

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2001:17

***Olycka med flygplanet SE-CZK
på Trosa/Troslanda flygplats, D län,
den 24 mars 2001***

Dnr L-014/01

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

2001-06-29

L-014/01

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2001:17

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 24 mars 2001, på Trosa/Troslanda flygplats, D län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-CZK.

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

Ann-Louise Eksborg

Monica J. Wismar

Henrik Elinder

Rapport RL 2001:17

L-014/01

Rapporten färdigställd 2001-06-29

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-CZK , Piper PA-22-108/150
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-03-24, ca kl. 08.35 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Trosa/Troslanda flygplats, D län, (pos 5853N 1730E; 9 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind omkring 140°/10 knop, sikt mycket god, molnmängd 1-4/8 med bas ca 2 000 fot, temp./daggpunkt -0/-4 °C, QNH 1015 hPa. Föraren befann sig utanför flygplanet.
<i>Antal ombord: besättning</i>	-
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	53 år, A
<i>total flygtid</i>	567,5 timmar, varav 180,5 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	6,5 timmar, samtliga på typen
<i>antal landningar</i>	39
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 24 mars 2001 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-CZK inträffat på Trosa/Troslanda flygplats, D län, samma dag ca kl. 08.35.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, Monica J. Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Gun Ström.

Händelseförlopp m.m.

Föraren tog ut flygplanet ur hangaren för att göra en lokal flygning. Han parkerade det på gräsytan framför hangaren och gjorde daglig tillsyn. Det förekom isfläckar i gräset. När han hade satt sig i flygplanet och skulle starta motorn visade det sig att batterispänningen var för låg. Han gick då ur flygplanet för att starta motorn genom att dra runt propellern för hand. Innan han lämnade förarplatsen ansatte han parkeringsbromsen och ställde gasreglaget på tomgång.

När föraren drog runt propellern startade motorn direkt och varvade upp till ungefär 2/3 av maxeffekten, varvid flygplanet började att rulla. Föraren försökte att stoppa flygplanet men orkade inte hålla emot. Flygplanet rullade över den gräsbelagda startbanan i riktning mot ett dike ca

125 meter längre bort. Där fastnade noshjulet i diket, varvid noshjulsstället knäcktes och propellern slog i marken.

Föraren misstänker själv att han inte ansatte parkeringsbromsen tillräckligt hårt och att han kan ha kommit åt gasreglaget när han lämnade förarplatsen.

Skador uppstod på flygplanets struktur, vänster vinge, noshjulsställ, motor och propeller.

Flygplanets bromssystem har undersökts utan att något fel eller onormalt konstaterats.

Utlåtande

Enligt BCL-D 1.2 mom 7.5.1 skall behörig förare eller behörig mekaniker befinna sig på förarplatsen när motorn är igång. I undantagsfall får motorn dock startas utan att förarplatsen är bemannad förutsatt att parkeringsbromsar – om sådana finns – är låsta eller att lämpliga åtgärder för att förhindra rullning är vidtagna.

Att starta en flygmotor utan att det finns någon flygutbildad person vid motorreglagen innebär en risk och bör om möjligt undvikas. Den som ändå startar motorn på sådant sätt måste vara väl förtrogen med motorreglagens inställning och förvissa sig om att reglagen inte kan börja "vandra" till följd av vibrationer. Eftersom effektiviteten på parkeringsbromsen kan variera, bör bromsklossar läggas framför huvudhjulen.

I detta fall varvade motorn upp till betydligt högre effekt än vad föraren hade förväntat sig. SHK kan inte bedöma huruvida detta berodde på att gasreglaget var felinställt från början eller om föraren oavsiktligt råkat ändra inställningen.

Att flygplanet kom i rullning kan ha berott på att parkeringsbromsen var för löst ansatt. Flygplanet kan också i viss mån ha glidit till följd av att det var lätt lastat och underlaget var glatt. Eftersom föraren inte hade lagt bromsklossar framför huvudhjulen, var det ingenting som hindrade rullningen.