

Rapport C 1998:43**L-97/98**

Rapporten färdigställd 1998-11-05

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-LIL , Fairchild Swearingen SA227-AC
<i>Ägare</i>	Finansskandic AB, 103 78 Stockholm
<i>Innehavare</i>	International Business Air, Bromma flygplats 168 67 Bromma
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-09-10, kl. 20.22 under mörker <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	I lufrummet sydväst om Stockholm/Bromma flygplats, AB län
<i>Typ av flygning</i>	Linjetrafik
<i>Väder</i>	Vind 190°/9 knop, sikt >10 km i regn, moln SCT 4 000 fot BKN 7 000 fot, temp./daggpunkt +16/+14 °C, QNH 997 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	3
<i>passagerare</i>	8
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavarens ålder, certifikat</i>	29 år, FAA ATP, svenskvaliderat
<i>Befälhavarens totala flygtid</i>	Ca 7 100 timmar, varav ca 3 000 timmar på typen
<i>Befälhavarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	90 timmar, samtliga på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	110, samtliga på typen
<i>Bitr. förarens ålder, certifikat</i>	30 år, B med instrumentbehörighet
<i>Bitr. förarens totala flygtid</i>	Ca 720 timmar, samtliga på typen
<i>Bitr. förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	120 timmar, samtliga på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	130, varav 130 på typen

Tillbudet har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Ann-Louise Eksborg ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

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.

Händelseförlopp m.m.

Flygplanet startade från Stockholm/Bromma flygplats för att flyga bolagets ordinarie linje, IBZ 285, till Ängelholm/F10 flygplats. Knappt fem minuter efter starten kom rök in i kabinen. Befälhavaren beslutade då att återvända till Stockholm/Bromma flygplats. Under flygningen dit stängde han av motorernas luftavtappning till luftkonditioneringssystemet, varvid röken försvann. Han

gjorde en visuell inflygning till bana 30. När flygplanet befann sig på finalen tändes varningslampan för lågt oljetryck i höger motor. Befälhavaren stängde av motorn enligt gällande procedur. Flygplanet landades utan problem och de ombordvarande lämnade flygplanet genom ordinarie dörr på vändplatsen till bana 12. Flygplatsens räddningstjänst fanns utplacerad vid banan under landningen och hjälpte de ombordvarande till terminalbyggnaden.

Utlåtande

Vid felsökningen av flygplanet efter tillbudet framkom att ett kraftigt oljeläckage hade uppstått i propellernavet på höger motor under flygningen. Därigenom kom olja att sugas in i motorns luftintag. När oljan upphettades i kompressorn bildades rök som delvis strömmade in i luftkonditioneringssystemet genom motorns luftavtappningsventil. Detta förklarar varför röken försvann kort efter det att befälhavaren hade stängt av motorernas luftavtappning. Till följd av oljeläckaget minskade oljemängden i motorn så att oljetrycket sjönk mot slutet av flygningen.

Oljeläckage hade förekommit vid flera tillfällen tidigare på det berörda propellernavet. Felet hade åtgärdats på olika sätt men först vid den aktuella felsökningen hittades det verkliga felet, som visade sig vara en skadad hydraulkolvstyrning i propellerns omställarmekanism.

Rökutveckling i kabinen under flygning måste alltid betraktas som ett allvarligt tillbud. Befälhavarens beslut att avbryta flygningen och återvända till Stockholm/Bromma flygplats var korrekt.

Tillbudet orakades av ett oljeläckage i propellernavet på höger motor. Oljan sögs in i motorn och förorsakade oljerök i flygplanets luftkonditioneringssystem.