

Rapport C 1998:46**L-52/98**

Rapporten färdigställd 1998-11-13

| | |
|---|--|
| <i>Luftfartyg: registrering och typ</i> | SE-YHC, Quicksilver MX II |
| <i>Ägare/Innehavare</i> | Ej i internetversionen av rapporten |
| <i>Tidpunkt för händelsen</i> | 1998-06-13, kl. 23.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar |
| <i>Plats</i> | Drättinge, Huskvarna, F län, (pos 5751N 1420E; 157 m över havet) |
| <i>Typ av avsedd flygning</i> | Privat |
| <i>Väder</i> | Enligt SMHI:s analys: vind sydvästlig 5-10 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +8/+2 °C, QNH 1013 hPa |
| <i>Antal ombord: besättning</i> | 0 |
| <i>passagerare</i> | 0 |
| <i>Personskador</i> | En person fick skador i midjan av propellern |
| <i>Skador på luftfartyget</i> | Begränsade |
| <i>Andra skador</i> | Inga |
| <i>Piloternas ålder, certifikat</i> | A. 48 år, UL, B. 31 år, UL |
| <i>Piloternas totala flygtid</i> | A. 303 timmar, varav ca 270 timmar på typen B. 72 timmar, varav 22 timmar på typen |
| <i>Piloternas flygtid de senaste 90 dagarna</i> | A. 15 timmar, samtliga på typen B. 10 timmar, samtliga på typen |
| <i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i> | A. 44, samtliga på typen B. 56, samtliga på typen |

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, ordförande och Monica J Wismar, operativ utredningschef.

SHK har biträtts av Lars Laurell som flygmedicinsk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.

Under eftermiddagen hade ägaren till flygplanet, här kallad A, en familjefest på sin gård tillsammans med vänner och deras familjer. Fastigheten har stora gräsytor som bl.a. omfattar ett stråk för start och landning med mindre flygplan. Senare under kvällen anlände ytterligare en vän, här kallad B, som i likhet med A hade UL-certifikat. Efter intag av mat och dryck önskade B att ta en flygtur i A:s flygplan. Eftersom planets motor var svårstartad skulle A hjälpa B med att starta den. Under tiden som A försökte få igång motorn upptäckte B, som stod på högra sidan av planet, att ett s.k. strobe-lyse som var placerat bakom sätena, inte fungerade. Han meddelade A detta och böjde sig fram för att undersöka saken men A sade till honom att låta det vara. Omedelbart därefter fick A igång

motorn och planet rullade då någon decimeter framåt. Propellern träffade B i midjan och motorn stannade. Ambulans tillkallades och B fördes till sjukhus.

Vid ankomsten till sjukhuset bedömdes B vara onykter men i övrigt i kliniskt stabilt skick. Man konstaterade att han åsamkats en ca 15 cm lång sårskada diagonalt i vänster midja. Såret suturerades och han utskrevs från sjukhuset dagen därpå.

Propellern av trä som gick i vänstervarv fick skador på båda propellerbladen.

Den aktuella flygplanstypen är ett ultralätt flygplan med plats för två personer bredvid varandra med placering under dukklädda vingar. Motorn, som startas med ett starthandtag på dess vänstra sida, är placerad centralt över sittplatserna. Propellern sitter på en axel bakom motorn. På vardera sidan om propellern finns ett stag med varningstext "DANGER PROPELLER ARC".

Utlåande

B torde ha stått framåtlutad under den högra vingen vid den högra stolen och i vart fall till viss del innanför det med varningstext försedda högra staget. När planet sedan rullade framåt kom han att träffas av propellern.

Eftersom B intagit alkohol stod hans avsedda flygning i strid mot BCL:s¹ regler.

Olyckan orsakades av att de båda piloterna inte hade uppmärksamhet på varandras förehavanden. Bidragande härtill från B:s sida kan ha varit inverkan av alkohol.

¹ Bestämmelser för Civil Luftfart