

SHK  
BIBLIOTEKET

Rapport C 1988:11  
Luftfartshändelse 1987-11-07  
Gävle/Sandvikens flygplats, X län  
Ärende SE-Y10 68/87

## INNEHÅLL

I föreliggande rapport redovisas undersökningen under ett fåtal rubriker. Rubrikerna har nummerats enligt den uppställning som rekommenderas av ICAO. Rubriker som ej återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
SAMMANFATTNING	-
INLEDNING	3
1 FAKTAREDOVISNING	4
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2 Personskador	4
1.3 Skador på luftfartyget	4
1.4 Andra skador	4
1.5 Besättningen	4
1.6 Luftfartyget	5
1.7 Meteorologisk information	5
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och flygplanvrak	5
1.12.1 Haveriplatsen	5
1.12.2 Flygplanvraket	5
1.13 Medicinsk information	-
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	5
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	5
3.1 Undersökningsresultat	-
3.2 Sannolik haveriorsak	5
4 REKOMMENDATIONER	-
5 KOMMENTAR	5
<u>BILAGA</u>	
1	Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

### Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timma



Till Luftfartsverket

Rapport C 1988:11

## INLEDNING

Händelsen har utretts av statens haverikommission (SHK) som företräts av Hans Gullberg, ordförande, och Lennart Ringqvist, utredningschef.

SHK har biträtts av Staffan Ekström som expert.

Sannolika haveriorsaken framgår direkt av beskrivningen av händelseförloppet. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-01-18	SHKs kansli	Gullberg, Ringqvist, Ekström, från Luftfartsverket Roland Nilsson

## 1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Det obemannade flygplanet SE-Y10 kom 1987-11-07 ca kl 12.00 rullning på Gävle/Sandvikens flygplats.

Föraren har lämnat följande beskrivning.

Vid handstart av motorn startade motorn vid oväntat högt varvtal, varvid jag sprang runt flygplanet på vänster sida för att komma åt gasreglaget i cockpit. När jag kom runt hade flygplanet börjat att rulla framåt varvid huven slog igen (den fälls upp framåt) så att jag ej kom åt gasreglaget eller kortslutningsströmbrytaren. Motorn fortsatte att gå på höga varv, varför jag inriktade mig på att få flygplanet att svänga undan från riktning ut mot andra parkerade flygplan. Under detta skede ökade flygplanet farten så kraftigt att jag ej orkade att hålla det, utan fick springa undan, och i senaste skedet för att ej ramla under vingen hasa upp på den. I detta ögonblick slogs propellern sönder mot marken. Flygplanet rullade ut mot en gräskant och stannade varvid jag hasade bakåt över vingen och slog foten i de roterande resterna av den sönder-slagna propellern.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>
Omkomna			
Allvarligt skadade	1		
Lindrigt skadade			
Inga skador			

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 45 år och hade gällande S-certifikat.

<u>Flygtid (timmar)</u>	<u>24 timmar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	0	5	84
Denna typ	0	5	11,5

Total flygtid enmotoriga flygplan: 24 timmar.

## 1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Jan Larsson, Hagvägen 6, 817 02 Bergby

Typ: Mitchellwing U 2

Luftfartyget hade gällande flygutprovningstillstånd.

## 1.7 Meteorologisk information

Dager. Vind 270<sup>o</sup>/8 knop.

## 1.12 Haveriplats och flygplanvrak

### 1.12.1 Haveriplatsen

Position 60<sup>o</sup> 36' N 16<sup>o</sup> 57' E

### 1.12.2 Flygplanvraket

Avslagen propeller, skadat motorfäste, skadat huvudställ.

## 1.17 Övrigt

Enligt BCL-D 1.2 moment 7.5 gäller bl a följande angående start av luftfartygs motor.

Behörig förare eller behörig mekaniker skall befinna sig på luftfartygets förarplats så länge motorn är igång. Start av motor utan att förarplatsen är bemannad får dock i undantagsfall ske under förutsättning att luftfartygets parkeringsbromsar i förekommande fall är låsta eller att lämpliga åtgärder är vidtagna för att förhindra rullning (glidning) framåt.

## 3 SLUTSATSER

### 3.2 Sannolik haveriorsak

Vid start av motorn kom flygplanet obemannat i rörelse till följd av att åtgärder ej vidtagits för att förhindra rullning framåt.

## 5 KOMMENTAR

Klossar framför hjulen bör alltid användas vid handstart då föraren är ensam. Dessutom bör inställningen av gasreglaget kontrolleras före start.

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist