



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2004:16

Olycka med flygplanet SE-IYE på Långtora flygplats, C län, den 6 september 2003

Dnr L-47/03

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

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2004:16

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 6 september 2003, på Långtora flygplats, C län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IYE.

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

Carin Hellner

Dan Åkerman

Bilaga 1

Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)

Rapport RL 2004:16

L-47/03

Rapporten färdigställd 2004-05-03

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-IYE, Piper PA25 Pawnee
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Special, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Stockholms Segelflygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-09-06, kl. 10.50 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Långtora flygplats, C län, (pos 5945N; 01709E; 15 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind sydlig 3 knop, god sikt, inga moln, temp./dagpunkt 20/13 °C, QNH 1024 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Mindre markskador
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 31 år, CPL
<i>Total flygtid</i>	243 timmar, varav 29 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	37 timmar, varav 27 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	199, varav 170 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 8 september 2003 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-IYE inträffat på Långtora flygplats, C län, den 6 september kl.10.50.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Carin Hellner, ordförande och Dan Åkerman, utredningschef.

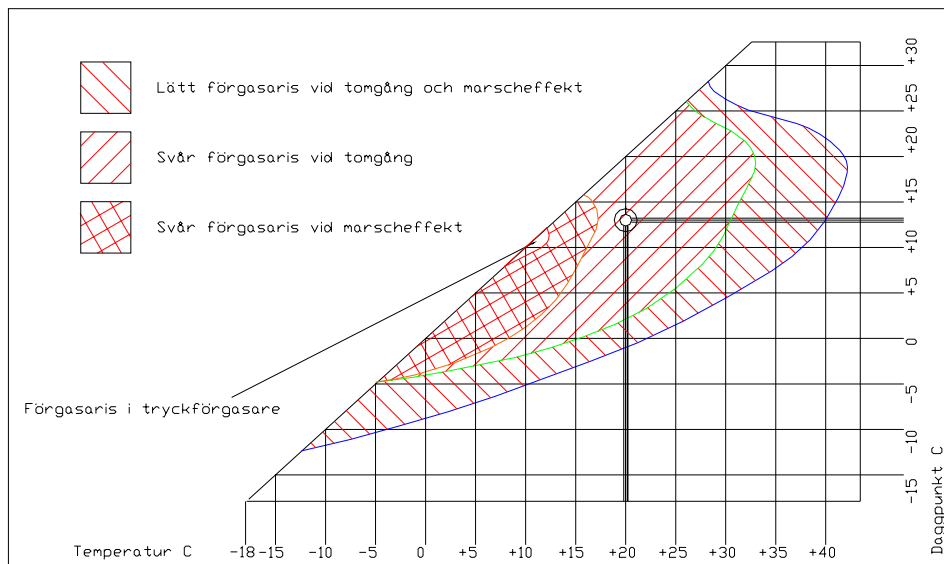
Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Magnus Axelsson.

Händelseförlopp m.m.

Föraren hade tidigare under dagen gjort två segelflygbogsringar utan några störningar. Vid den aktuella flygningen hade han bogserat ett segelflygplan till 2 000 fot. Nedfärden kom att ske med motorn på tomgång i ett relativt stort landningsvarv. Föraren använde enligt egen utsago inte förgasarförvärmningen. När han på en höjd av ca 100 fot på finalen till bana 25 ökade gaspådraget för att nå fram till bantröskeln svarade inte motorn. För att inte landa i det breda och djupa dike som gränsar till fältet, tryckte han ned flygplanet mot marken strax före diket och studsade därefter över detta och landade på ena landningsstället på motsatta dikeskanten. Flygplanet bromsades därvid upp och tippade över framåt så att propellern tog i marken och bröts sönder. Därefter föll det ned på sporrhjulet och blev stående rättvänt strax innanför bantröskeln. Brand utbröt inte. Föraren kunde oskadd själv lämna flygplanet. Flygplanets synliga skador inskränkte sig till landningsstället och propellern.

Efter händelsen demonterades magneterna från motorn och provkördes i bänk. Vänster magnet fungerade utan anmärkning, medan höger endast gav sporadiska gnistor under vad som motsvarar ca 1 200 motorvarv per minut, sannolikt beroende på en konstaterad defekt hos kondensatorn.

Väderleksläget vid tillfället var vackert sommarväder utan moln och med svaga vindar. Temperaturen var ca +20°C, och daggpunkten ca +13°C. Vid insättandet av dessa värden i det gängse diagrammet över risk för förgasaris finner man att förhållandena var gynnsamma för bildandet av svår förgasaris vid tomgång. Föraren som hade inhämtat väderuppgifter sade sig inte kunna tro att förgasaris kunde bildas vid så hög lufttemperatur som den rådande.



Utlåtande

Den aktuella temperaturen tillsammans med rådande luftfuktighet var mycket gynnsamma för bildandet av förgasaris. Nedflygningen från 2 000 fot på tomgång utan att förgasarförvärmningen var i bruk var ytterligare en faktor som påskyndade förloppet. Sannolikt har den bristfälliga magneten bidragit till motorstoppet genom att den inte lämnade några, eller endast obetydliga, gnistor vid tomgångsvarv.

Händelsen belyser vikten av att förare alltid före eller under flygning inhämtar uppgifter om temperatur och daggpunkt, och kontrollerar risken för förgasaris med hjälp av gängse diagram. I de fall detta inte är praktiskt möjligt måste han handha förvärmningsreglaget som om risken för förgasaris vore stor. Lycomingmotorer är kända för att vara tämligen okänsliga för förgasaris, troligen beroende på att förgasaren är monterad på oljeträget och blir uppvärmd av detsamma. De är dock inte helt immuna mot isbildning i förgasaren. När det väl sker, blir det ofta kraftiga motorstörningar eftersom förare kan invaggas i föreställningen att motorn "aldrig" drabbas, och därför antingen inte använder förvärmningen alls eller använder den för sent.

Olyckan orsakades sannolikt av förgasaris.

Bidragande har varit att höger magnet inte fungerade vid tomgångsvarvtal.