



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2004:09

***Olycka med flygplanet SE-FNZ
på Karlskoga flygplats, T län, den
18 augusti 2003***

Dnr L-42/03

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

Statens haverikommission (SHK) Swedish Accident Investigation Board

Postadress/Postal address
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors
Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone
Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile
Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail Internet
info@havkom.se
www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2004:09

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 18 augusti 2003, på Karlskoga flygplats, T län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FNZ.

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 2004:09

L-42/03

Rapporten färdigställd 2004-03-08

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-FNZ, Beechcraft B55 Baron
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Charleswood Air AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-08-18, kl. 20.19 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Karlskoga flygplats, T län, (pos 5921N 01430E; 122 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: variabel vind 3 knop, god sikt, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt 19/12 °C, QNH 1 015 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	2
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 60 år, A, ATPL
<i>Total flygtid</i>	4965 timmar, varav 200 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	47 timmar, varav 9 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	Okänt antal, dock minst 9 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 18 augusti 2003 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FNZ inträffat på Karlskoga flygplats, T län, samma dag kl. 20.19.

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Max Danielsson.

Händelseförlopp m.m.

Föraren hade under dagen flugit med sina passagerare från Karlskoga kl. 06.15, mellanlandat i Östersund kl. 08.00, anlänt till Luleå kl. 09.55 och senare återflugit till Karlskoga samma väg. Vid landningen på Karlskoga flygplats kl. 20.19, märkte föraren inte att landstället inte var utfällt varför flygplanet buklandade med skador på skrov, motorer och propellrar som följd. En mindre brand utbröt under förarsätet, vilken dock föraren kunde släcka med handbrandsläckare. Efter händelsen konstaterades att landställsreglaget var nedfällt, dvs. i position för utfällt ställ.

Föraren hävdar bestämt att han manövrerat reglaget före landningen men att han inte verifierat utfällningen genom att titta på indikeringslamporna.

Flygplanet bärgades till hangar där det placerades på domkrafter för att möjliggöra kontrollkörning av landställsfunktionen.

Landstället består av två huvudställ och ett nosställ. In- och utfällning ombesörjes av en elmotor, placerad under framsätena, som via en växellåda påverkar tre stötstänger, en till vardera landstället.

Lägesindikeringen utgörs av två lampor på instrumentbrädan, en grön som lyser när stället är utfällt och låst, samt en röd som lyser vid alla andra positioner. Därtill är en mekanisk visare placerad vid golvet, under instrumentbrädan, kopplad till nosstället visande nosställets läge.

Förutom detta finns ett varningssystem bestående av en kontakt på vardera gasreglaget som sluter vid ett förinställt läge och aktiverar ett varningshorn om något av gasreglagen dras tillbaka mot tomgång utan att landstället är utfällt. Enligt tillverkarens underlag skall kontaktorna justeras så att hornet aktiveras när gasreglagen förts tillbaka till ett läge som motsvarar 12-14 in. Hg ingastruck med propellrarna i läge fin stigning. Detta läge är ungefär 9,5 mm över tomgångsläget. Läget är valt så att motoreffekten då är för låg för att bibehålla flyghöjden.

Funktionen hos varningssystemet skall kontrolleras vid varje 100-tim. tillsyn genom att flygplanet flygs med ovanstående inställningar och en markering göres vid gasreglagen. På marken justeras sedan kontaktorna så att hornet börjar ljuda från den punkten och till tomgång. Senaste tillfället för kontroll av funktionen var vid den 100-tim tillsyn som gjordes 3 jan 2003.

Vid kontrollkörningen efter haveriet kunde konstateras att landställets in- och utfällning fungerade utan anmärkning. Indikeringslamporna liksom visaren för nosställets läge fungerade även de utan anmärkning.

Elmotorn som driver växellådan kontrollerades utan anmärkning med avseende på kolens och kollektorns kondition. Strömförbrukningen var normal och den inbyggda bromsen fungerade.

Landställskretsens manöverreläer liksom landställsomkopplaren uppvisade inga brister i funktionen.

Vidare konstaterades att kontaktorna på gasreglagen inte aktiverade varningshornet vid det föreskrivna läget, utan först när gasreglagen pressades hårt mot tomgångsstoppet.

Utlåtande

Undersökningen har givit följande resultat:

Föraren var behörig att utföra flygningen.

Haverikommissionen kan inte finna annat än att landstället synes fungera utan anmärkning trots den omilda behandlingen under buklandningen. En tillfällig felfunktion vid olyckstillfället kan trots detta inte helt uteslutas.

Landställsvarningens kontakter var feljusterade med följd att föraren inte blev uppmärksam på att landstället var infällt. Kontroll av kontaktornas inställning skall göras vid varje 100-tim. tillsyn. Det är oklart om detta skedde vid tillsynen den 3 januari 2003. Haverikommissionen har uppmärksammat att metoden som anvisas i fabriken underlag inte är helt i samklang med den normala arbetsgången vid tillsyner av mindre flygplan. Om underlaget istället för provflygning angivit ett lättverifierat läge för gasreglagen hade chansen att kontrollen utförts varit större, även om precisionen i läget för aktivering av hornet möjligen blivit något lidande.

Olyckan orsakades av att landstället inte fälldes ut före landningen. Orsaken till detta har inte kunnat fastställas.

Bidragande har varit att landställsvarningen inte fungerade på grund av att dess kontakter var felinställda.