



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2004:14

Händelse rörande sjöflygplanet SE-FYK öster om Nåttarö, AB län, den 26 juli 2003

Dnr L-55/03

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

2004-04-23

L-55/03

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2004:14

Statens haverikommission har undersökt en händelse som inträffade den 26 juli 2003 öster om Nåttarö, AB län, med ett enmotorigt sjöflygplan med registreringsbeteckningen SE-FYK.

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

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

Bilaga 1

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

Rapport RL 2004:14

L-55/03

Rapporten färdigställd 2004-04-23

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-FYK, PIPER PA-18-150S
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Östra Sörmlands Flygklubb, Box 42, 151 21 Södertälje
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-07-26, kl. 15.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Öster om Nåttarö, AB län, (pos 5853 N 01810E; vid havsnivån)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind omkring syd, 10 knop, god sikt, 3-6/8 cumulus/ cumulonimbus med bas 2 000-3 000 fot, temp./daggpunkt +21/+18 °C, QNH 1013 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>elev</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavaren, instruktören:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 43 år, B-certifikat
<i>Total flygtid</i>	2661 timmar, varav 129 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	91 timmar, varav 45 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	159, varav 67 på typen
<i>Eleven:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 44 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	250 timmar, varav 10 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	70 timmar, varav 2 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	70, varav 2 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 1 oktober 2003 om att skador upptäckts på ett enmotorigt sjöflygplan med registreringsbeteckningen SE-FYK efter en flygning öster om Nåttarö, AB län, den 26 juli kl.15.30.

Händelsen har undersökts av SHK som företrätts av Göran Rosvall, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Magnus Axelsson.

Händelseförlopp m.m.

I samband med tillsyn före flygning upptäcktes det att ett rör i flygkroppen var brustet. Vid en närmare inspektion fann man ytterligare rör som var krökta eller hade sprickor både i flygkroppen och i motorinfästningen.

Vid en skolflygning dagen innan man upptäckte skadorna hade man övat start och landning i hög sjö i ett område öster om Nåttarö. Läraren och ele-

ven hade utfört några landningar och starter i en dyning som, enligt läraren, var 20-25 cm hög och 2-3 m lång. Vid en av starterna hade eleven ofrivilligt stängt av magneterna med vänster armbåge i samband med klaffmanövrering. Läraren tog då över flygningen och landade rakt fram utan problem. Varken läraren eller eleven upplevde dock någon onormal belastning under flygpasset.

SHK har från en person som deltog i demonteringen av flygplanet fått uppgifter om att en del av de skadade rören var angripna av korrosion. SHK har dock inte kunnat fastställa korrosionens omfattning pga. att anmälan inte inkom förrän 2 månader efter händelsen.

Befälhavaren vid skolflygningen har i haverianmälan angivit att tillsatsvikten var 233 kg. Han har därefter inkommit med en förnyad beräkning som med stöd av loggboken visar på en lägre bränslemängd än den som angivits i haverianmälan. Den förnyade beräkningen visar att tillsatsvikten vid starten var 204 kg.

Flygplanets högsta tillåtna tillsatsvikt var 200 kg och den maximalt tillåtna flygvikten var 800 kg.

Utlåtande

Det har inte gått att med säkerhet fastställa när skadorna på rören uppstod. Det är möjligt att dessa sedan den föregående 100 h-tillsynen kommit gradvis och börjat med korrosionspunkter, utmattning, sprickor och mindre deformationer.

Skadorna var, när de upptäcktes, dock av sådan art att de säkerligen skulle ha uppmärksammats i samband med tillsyn före flygning. Detta innebär att de sannolikt uppkommit, eller i vart fall förvärrats, under skolflygningen vid Nåttarö.

Förekomsten av korrosion/utmattning kan också ha medfört att skadorna uppkommit vid betydligt lägre belastning än om rören hade varit helt intakta.

Placeringen av magnetbrytarna på flygplanstypen är olycklig. Flera fall där magnetbrytarna ofrivilligt slagits från har kommit till SHK: s kännedom.

SHK kan inte avgöra vilken av befälhavarens uppgifter avseende last som är korrekt. I och med att lasten varit fördelad på framsäte, baksäte och bränsletank torde den eventuella överlasten inte nämnvärt ha bidragit till skadornas uppkomst.

Skadorna har sannolikt orsakats av en kombination av korrosion, utmattning och hårda landningar.