



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

---

## ***Rapport RL 2007:16***

**Olycka med flygplanet SE-KMA  
på Varberg/Getteröns flygplats, N län,  
den 3 maj 2007**

Dnr L-07/07

---

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](http://www.havkom.se)



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

2007-10-30

L-07/07

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

### **Rapport RL 2007:16**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 3 maj 2007, på Varberg/Getteröns flygplats, N län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KMA.

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

Statens haverikommission emotser besked senast den 30 april 2008 om vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av de i rapporten intagna rekommendationerna.

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

## Rapport RL 2007:16

L-07/07

Rapporten färdigställd 2006-10-30

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-KMA, PIPER PA-28-181
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal/ gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare</i>	Västkustflyg AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2007-05-03 kl. 19:30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Varberg/Getteröns flygplats, N län, (pos 5708N 01214E; 1 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: sydvästlig vind 5-10 knop, god sikt, inga moln, temp./daggpunkt +11/+7 °C, QNH 1017 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>	Skador på stängsel och vägtrafikmärke. Ingen miljöpåverkan
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Kvinna, 56 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	518 timmar, allt på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	8,4 timmar
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	20

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 3 maj 2007 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KMA inträffat på Varberg/Getteröns flygplats, N län, samma dag kl. 19:30.

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

Undersökningen har följts av Luftfartsstyrelsen genom Gun Ström.

### Händelseförlopp m.m.

Avsikten med flygningen var att flyga från Varberg/Getteröns flygplats till Göteborg City Airport.

Föraren utförde en s.k. rullande start med gaspådrag under sväng för att erhålla maximal startprestanda. Vid rullningens första del var ett steg klaff utfälld (10°). Sedan ungefär halva banan förbrukats och farten var 40 knop fälldes ytterligare ett steg klaff ut så att klaffvinkeln var 25 grader.

Flygplanet accelererade trögt och i slutet av banan uppnåddes 50 knop. Föraren roterade flygplanet, lättade och hörde den akustiska stallvarnaren. Kort därefter fastnade flygplanet i ett staket vid fältkanten och slog ned på en allmän väg.

De ombordvarande som var oskadda kunde själva lämna flygplanet.

Föraren övervägde vid en tidpunkt att avbryta starten, men kom fram till att det var för sent för att bli kvar på banan vid en inbromsning. Vidare har föraren uppgett att hon inte under grundutbildningen eller senare fått praktisk utbildning i att avbryta en start under markrullning.

Enligt en lokal observation av föraren var vinden sydlig. När föraren på väntplatsen ropade upp "Varberg radio" svarade någon och meddelade "vind 180 grader 2 knop".

Vid vindstilla och i övrigt med de aktuella förhållandena är erforderlig banlängd, enligt flyghandboken, för start upp till 15 m höjd ungefär 370 m

under förutsättning att starten sker från en torr och jämn hårdgjord bana. I flyghandboken anges inte vad som gäller för en gräs bana.

Vid start från hård kortklippt gräs bana ska enligt BCL-D startsträckan ökas med 10 % om annat inte anges i flyghandboken. Detta medför att erforderlig startsträcka är  $1,1 \times 370 = 407$  m.

Varberg/Getteröns flygplats har en gräs bana med dimensionerna 600 x 40 m i riktningen 12/30. Enligt uppgift från de ombordvarande upplevdes banan som mycket ojämn.

Föraren och en av passagerarna, som har flygutbildning, har uppgett att motorn gav full effekt vid starten.

Den tekniska undersökningen visade att bromsskivorna var svagt blåanlöpta och att en av bromsklossarna lämnat ett mörkt märke på skivan. Handbromsen var inte åtdragen. Några brister på bromssystemet, utöver de som uppkommit vid olyckan, hittades inte.

Parkeringsbromsen på den aktuella typen sitter på höger sida under instrumentbrädan. Bromsen består av ett handtag som är kopplat till en hydraulcylinder som i sin tur är kopplad till bromscylindrarna vid bägge huvudhjulen. På handtaget finns en rund knapp som genom en friktionsanordning kan låsa handtaget i vilket läge som helst när knappen trycks ned. Enligt flyghandboken ska parkeringsbromsen släppas genom att handtaget först förs bakåt och sedan tillåts att svänga framåt, dvs. knappen ska inte användas när handbromsen släpps.

Föraren har uppgett att hon före start lossat parkeringsbromsen med höger hand och samtidigt opererat knappen med tummen. Senare har föraren meddelat att hon är osäker på om hon tryckt på knappen eller inte när hon lossade handbromsen.

Vidare har föraren uppgett att hon normalt alltid har hämlarna på golvet och att hon lyfter upp fötterna när hon ska aktivera sidroderpedalernas tåspetsbromsar.

### Utlåtande

Enligt prestandaberäkningarna var starten möjlig att utföra. Dock finns det inga metoder för att beräkna den förlängning av startsträckan som ett grovt gräsfält medför.

Att bromsskivorna var blåanlöpta tyder på att en bromsanliggning förekommit under starten. Att föraren oavsiktligt aktiverat tåspetsbromsarna får anses mindre sannolikt då hon har haft hämlarna mot golvet.

Det faktum att föraren kan ha opererat låsknappen när hon lossade parkeringsbromsen kan ha medfört att parkeringsbromsen inte blev helt släppt. Att parkeringsbromsen inte var åtdragen efter olyckan kan förklaras av att spaken stötts till vid nedslaget eller vid utrymningen.

En liten anliggning som inte märks vid taxning kan medföra stor bromsverkan när bromssystemet olika delar blivit varma och därmed utvidgats under startrullningens första del.

En väl markerad avdragspunkt och praktisk övning i avbruten start hade sannolikt ökat möjligheten för föraren att fatta rätt beslut om att avbryta eller fullfölja starten.

Olyckan orsakades av att säkra metoder för att starta från korta gräsfält inte är implementerade i alla delar av allmänflyget.

### Rekommendationer

Luftarstyrelsen rekommenderas att ytterligare sprida kunskap om:

- Säkra metoder för att starta från korta fält (*RL 2007:16 R1*).
- Parkeringsbromsens funktion på PIPER:s enmotoriga flygplan (*RL 2007:16 R2*).