



**RAPPORT C 1991:65**

SHK-ärende L-80/91

Rapporten avsänd till luftfartsverket 1991-12-18

<i>Luftfartyg; registrering och typ</i>	SE-GOV, Cessna F172N
<i>Tid</i>	1991-08-12 kl 20.20
<i>Plats</i>	Brännebrona flygfält, R län (pos 5835N 1338E)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 300°/7-10 knop, CAVOK, temperatur +15°C, daggpunkt +8°C
<i>Antal ombord</i>	<i>Besättning:</i> 1 <i>Passagerare:</i> 3
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Övriga skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	39 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	137 timmar, varav på typen 50 timmar

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK; Hans Gullberg, ordförande, Henrik Elinder, utredningschef, och Claes Jernow, sakkunnig). Utredningen har följts av luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

### Händelseförlopp

Föraren hade den aktuella dagen genomfört tre flygningar varav de två sista med passagerare. Han skulle göra ytterligare en flygning, denna gång med tre passagerare. Flygplanet lättade vid den fjärde starten på samma ställe som vid de föregående starterna. I samband med lättningen upplevde föraren att motorn förlorade effekt.

Föraren beslutade omedelbart att avbryta starten och drog av gasen till tomgång varpå flygplanet genast tog mark. Det var då ca 230 m kvar av banan, som är 650 m lång. Han bromsade men lyckades inte få stopp på planet innan det långsamt och med låsta bromsar gled över bantröskeln ut i ett område med sprängsten (påbörjat banförlängningsarbete). Retardationen blev så pass kraftig att ELT:n utlöstes. Någon brand utbröt inte. De ombordvarande kunde lätt utrymma flygplanet. Räddningstjänsten behövde inte aktiveras.

Flygplanets aktuella vikt och tyngdpunkt låg inom tillåtna gränser.

Vid haveritillfället hade det börjat bli daggvått i gräset på banan. Enligt föraren hade det inte funnits någon dagg när han tog plats i flygplanet.

Föraren har vid samtal med SHK uppgivit att det inte kan uteslutas att han, utan att lägga märke till det, råkat dra av gasen något, exempelvis när flygplanet strax före lättning passerat någon ojämnheter i banan.

Ingenting har framkommit som tyder på något tekniskt fel på flygplanets motor eller bränslesystem.

### **SHK:s utlåtande**

Föraren avbröt starten i ett läge där kvarvarande del av banan, som var daggvåt, inte räckte till för inbromsning före bantröskeln. Att starten avbröts berodde på att föraren under starten sannolikt råkat föra tillbaka gasreglaget och på att han tolkade gasavdraget som en motorstörning.