



STATENS HAVERIKOMMISSION

*Arudewr*

SHK  
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERI

SE-CUB, TYP PIPER PA 22-150

VID SILJANSNÄS FLYGPLATS

7 AUGUSTI 1983

SE-CUB 47/83

JANUARI 1984

UTREDNINGSRAPPORT

SHK ÄRENDEBETECKNING SE-CUB 47/83 NORDAIDS FILE NUMBER S 30044

ORDFÖRANDE UTREDNINGSCHEF	Göran Steen Åge Röed	TILL UTREDNINGEN KNUTNA EXPERTER OCH SAKKUNNIGA	Stig Levén
------------------------------	-------------------------	--	------------

SAMMANTRÄDEN	1983-12-08 i Stockholm	Steen, Röed och Levén samt representanter för luftfartsverket, Folksam och KSAK
--------------	------------------------	---

LUFTFARTYGET	REGISTRERING	SE-CUB
ÄGARE	BRUKARE	Ägaren
BESÄTTNING	PASSAGERARE	-
HAVERIPLATS	DATUM OCH TIDPUNKT	1983-08-07 kl 0950 svensk sommartid (GMT + 2 timmar)
Blekinge Flygklubb, Box 2007, 372 02 Ronneby	LÄN W	Siljansnäs flygplats

**SAMMANFATTNING**

Efter oavsiktlig handstart av flygplanets motor rullade flygplanet förarlöst på flygfältets yta och slog runt över en jordvall.

1.1 REDOGÖRELSE FÖR HÄNDELSEN Se sidan 3.	1.2 PERSONSKADOR Inga.	1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET Flygplanet totalhavererade.	1.4 ANDRA SKADOR Inga.
--	---------------------------	---	---------------------------

1.5 BESÄTTNING				
Föraren var 63 år och hade giltigt A-certifikat med bogser-tillstånd.				
FLYGTID	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt
Alla typer			21 h	710 h
Denna typ				50 min

1.6 LUFTFARTYGET

Flygplanet en Piper PA-22-150 med serienummer 22-7298 var tillverkat år 1960. Total flygtid var 3241 timmar. Gångtid sedan senaste periodiska tillsyn = 21 timmar. Flygplanet ägdes av Blekinge Flygklubb, Box 2007, 372 02 Ronneby. Flygplanets luftvärdighetsbevis giltigt till 1984-07-31.

1.7 VÄDER CAVOK, vindstill, temp +21 °C.	1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL Ej aktuellt	1.9 RADIOKOMMUNIKATION Ej aktuellt.
---	--	--

1.10 FLYGFÄLTDATA Siljansnäs är en kommunal flygplats med 900 m långtgrässtråk. Flygplatsens höjd över havet är 610 fot.	1.11 FÄRDREGISTRATOR Fanns ej. Ej erforderlig.	1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRÅK Haveriplatsen är belägen ca 600 m från landningsstråket på Siljansnäs flygplats.  Genom att flygplanet slog runt över en jordvall uppstod så omfattande skador att flygplanet anses som totalhavererat.
---	--	--

1.13 MEDICINSKA DATA Ej aktuellt.	1.14 BRAND Brand utbröt ej.	1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER Ej aktuellt.
--------------------------------------	--------------------------------	---

1.16 SÄRSKILDA PROV OCH UNDERSÖKNINGAR Ej aktuellt.	1.17 ÖVRIGT ELT aktiverades ej.	1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD Ej aktuellt.
--	------------------------------------	--

2. ANALYS Se sidan 3.	3. SLUTSATSER Se sidan 4.
--------------------------	------------------------------

4. REKOMMENDATIONER Inga.	5. BILAGA Cert utdrag betr föraren (bilagt endast originalrapport till luftfartsverket)
------------------------------	--

## 1 FAKTAREDOVISNING

### 1.1 Redogörelse för händelsen

Den 7 augusti 1983 vid 0950-tiden hade föraren för avsikt att utföra några start- och landningsrundor vid Siljansnäs flygplats. Då han efter daglig tillsyn tog plats i planet och var färdig med checklistan försökte han starta motorn. Trots upprepade startförsök lyckades startmotorn emellertid ej dra runt motorn över kompressionsläget. Föraren slog då av huvudströmbrytaren och gick ur planet. Han ställde sig framför flygplanet och drog runt propellern för hand. Därvid startade motorn direkt. Föraren måste enligt egen utsago snabbt kasta sig undan då flygplanet omedelbart började rulla framåt. Föraren försökte springande att ta sig in i planet men misslyckades och planet fortsatte med ökande fart tvärs över flygfältet mot en jordvall där det slog runt och havererade.

## 2 ANALYS

Föraren har uppgivit att han då startmotorn ej förmått dra runt motorn vid startförsöket haft för avsikt att med handkraft kontrollera att motorn gick att dra runt. Han hade emellertid endast slagit ifrån huvudströmbrytaren då han lämnade förarplatsen. Av misstag kom magneterna att vara tillslagna. Likaså av misstag lämnades bränslereglaget i full rik samt gasreglaget något framfört. Eftersom föraren ej haft för avsikt att handstarta motorn borde han i stället för att enbart slå av huvudströmbrytaren utfört de punkter på flygplanets checklista som normalt skall utföras efter avslutad flygning. Däri ingår bl a att magneter och bränsle stängs av. Det var därför helt följdriktigt att motorn startade då föraren drog runt propellern för hand. Vidare orsakade bränsle- och gasreglageinställningen att motorvarvet blev tillräckligt högt för att planet med ökad fart gav sig av över fältytan.

Det inträffade understryker vikten av att säkra rutiner iakttas då man startar upp eller lämnar flygplanet.

### 3 SLUTSATSER

#### 3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- o Föraren hade giltigt certifikat.
- o Något tekniskt fel på flygplanet har ej konstaterats.
- o Föraren hade ej för avsikt att handstarta motorn.
- o Föraren har underlåtit att avsluta checklistan varvid magneter och bränslereglage stått kvar i startläge.

#### 3.2 Sannolik haveriorsak

Föraren har av misstag låtit magneter och bränslereglage stå i startläge då han för hand dragit runt propellern varvid motorn startat och flygplanet rullat i väg och slagit runt mot en jordvall.



Göran Steen



Åge Röed