

Rapport C 1999:5**L-115/98**

Rapporten färdigställd 1999-02-08

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-FHI, PA-28-140
<i>Ägare/Innehavare</i>	<i>Ej namn i internetutgåvan / webmaster</i>
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-11-14, ca kl. 14.00 i dagsljus <i>Anm: All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme</i>
<i>Plats</i>	Stockholm/Tullinge flygplats, AB län, (pos 5910N 1754E; 54 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 060°/5 knop, sikt > 10 km, molnmängd 8/8 med bas 1 500 fot, temperatur +2 °C, QNH 1014 hPa. Temp./daggpunkt hämtad från automatstation på Tullinge 0/-3 °C.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	3
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	47 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	122 timmar, varav 100 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	30 timmar, varav 7 timmar på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	76, varav 16 på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av S-E Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

SHK har biträtts av Dan Åkerman som teknisk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.

Händelseförlopp m.m.

På Stockholm/Tullinge flygplats finns banorna 06/24 och 15/33. Vid tidpunkten för händelsen hade bana 15 snöröjts och användes av den lokala flygklubben för starter och landningar. Klubblokal och hangarer är belägna nära bantröskeln på bana 33 och för att komma till bana 15 måste taxning ske på banan till den motsatta bantröskeln.

Föraren hade hyrt ett flygplan som disponeras av klubben för att tillsammans med tre passagerare göra en lokal flygning. Flygplanet var försett med en speciell typ av ljuddämpare samt med en trebladig propeller tillverkad i trä. Han hade flugit det aktuella flygplanet en gång tidigare. Flygplanet hade använts tidigare

samma dag men start och landning hade då skett på bana 06 som inte var snöröjd och hade ett ca fem cm tjockt snölager.

Föraren taxade flygplanet via en kort taxibana fram till bana 33 där han stannade och gjorde sedvanliga motorkontroller före start. I samband med motorkontrollen kom flygplanet att glida mot taxibanans vänstra kant vilket medförde att föraren var tvungen att köra över en 30 cm hög snövall med noshjulet och vänster huvudhjul för att komma in på banan. När de taxat fram till bantröskeln på bana 15 ställde de upp på en röjd väntplats och väntade medan ett flygplan startade och ett annat landade. Därefter kunde de ställa upp för start. Föraren uppskattar att motorpådraget för start kom att ske tio till femton minuter efter motorkontrollen. Förgasarfövärmningen var avslagen under denna tid.

Under markrullningen upplevde föraren att flygplanet accelererade långsamt och att han fick ansätta mer höger sidroder än vanligt. Efter ungefär 300 meters rullning och när farten var ca 60 m.p.h. avbröt han starten. Flygplanet drev därefter mot vänster bankant. Trots försök att korrigera flygplanets kurs genom att ansätta höger sidroder och öka motoreffekten lyckades föraren inte förhindra att vänster huvudhjul och noshjulet åkte in i en snövall vid bankanten. Planet girade vänster och noshjulgaffeln knäcktes varvid flygplanet tippade framåt och stannade.

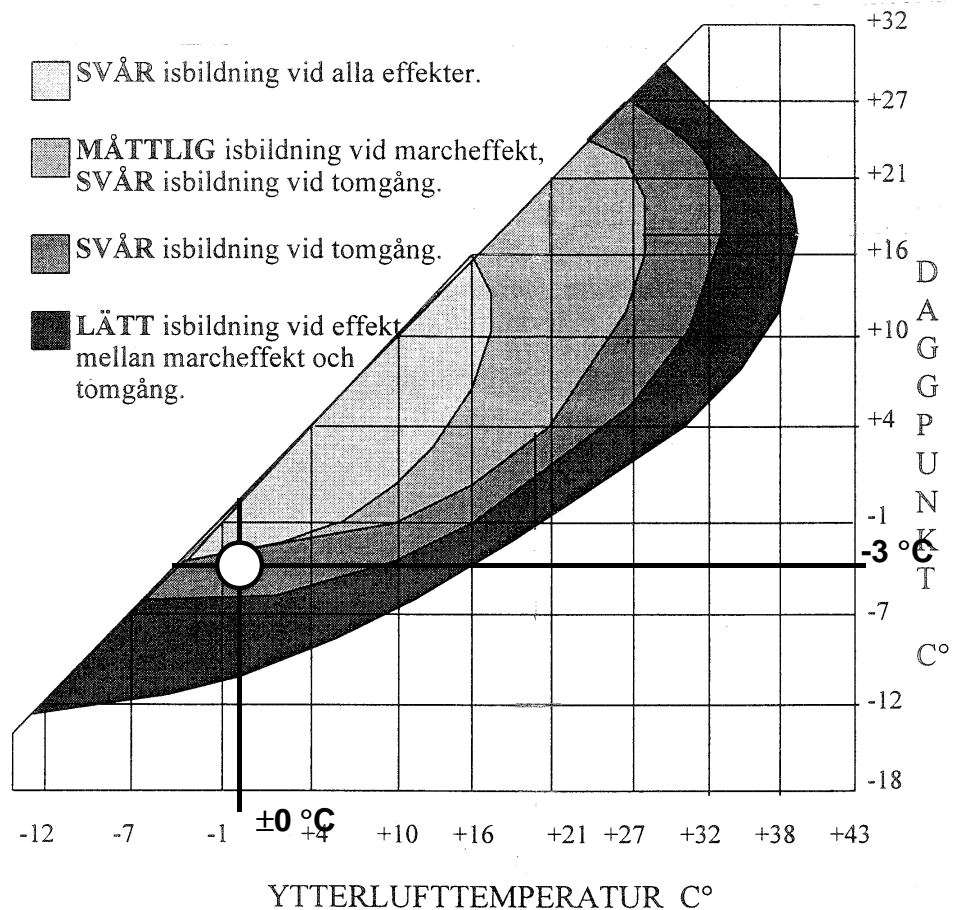
De ombordvarande skadades inte och kunde själva lämna flygplanet. Skador uppstod bl.a. på noshjulsställ, motorfundament, vänster huvudställ och propeller. Flygplanets hjul var försedda med hjulkåpor vilka efter olyckan befanns vara fyllda med packad snö.

Förutom intermittent tändning på två tändstift i höger tändsystem hittades vid den tekniska undersökningen av flygplanet inget fel eller onormalt som bedöms ha kunnat påverkat händelsen. Vid genomgång av den tekniska dokumentationen visade det sig att båda magneternas tillsynsintervall (500 tim) hade överskridits med drygt 230 timmar.

Utlåtande

Den intermittenta tändstörningen på det ena tändsystemet bedöms ha haft obetydlig inverkan på motoreffekten under starten. Föraren märkte inte heller någonting onormalt vid motorkontrollen före start.

Som framgår av nedanstående diagram förelåg under den rådande vädersituationen risk för svår isbildning i förgasaren vid låg motoreffekt.



Genom att motorn kördes på låg effekt och utan påkopplad förgasarförvärmning under nära femton minuter innan motorpådraget är det därför sannolikt att förgasaris bildades under denna tid vilket reducerade motoreffekten under startförsöket. Bidragande till att flygplanet inte accelererade normalt och drev snett på banan kan ha varit att hjulen rullade trögt till följd av att hjulkåporna var fyllda med snö.

Förarens upplevelse av att flygplanet accelererade långsamt kan ha förstärkts av hans ringa erfarenhet av flygplansindividen som var speciellt bullerdämpad.

Olyckan orsakades sannolikt av att motoreffekten under starten var reducerad på grund av förgasaris samt att rullmotståndet var större än normalt till följd av att flygplanets hjulkåpor var fyllda med packad snö.