

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2001:12

***Olycka med flygplanet SE-CTE
vid Bredudden, Norrköping, E län,
den 6 augusti 2000***

Dnr L-080/00

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

2001-03-16

L-080/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2001:12

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 6 augusti 2000, vid Bredudden, Norrköping, E län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-CTE.

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

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Rapport RL 2001:12

L-080/00

Rapporten färdigställd 2001-03-16

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-CTE , Piper J4A (försedd med flottörer)
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Experiment, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/Innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-08-06, ca kl. 17.40 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Bredudden, Norrköping, E län, (pos 5838N 1612E; 0 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind västlig ca 15 knop med byar kring 25 knop, sikt > 10 km, molnmängd 5-7/8 med bas 4 000 fot, temp. /daggpunkt +20/+12 °C, QNH 1008 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Passageraren skadades allvarligt
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	67 år, A med sjöbehörighet
<i>total flygtid</i>	1 025 timmar, varav 23 timmar på typen och på sjöflygplan 467 timmar
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	9 timmar, varav 4 timmar på typen med flottörer
<i>antal landningar</i>	25, varav 10 på typen med flottörer
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 7 augusti 2000 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-CTE inträffat vid Bredudden, Norrköping, E län, samma dag ca kl.17.40.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Olle Lundström, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Gun Ström.

Händelseförlopp m.m.

Föraren hade tillsammans med en passagerare startat från Lövskären utanför Arkösund ca kl. 17.00 för en flygning till Bredudden i Norrköping. Flygning och landning förflöt normalt. När de skulle lägga till vid bryggan, som ligger i nord-sydlig riktning, nådde flygplanet inte ända fram innan det drev av i den västliga vinden. Föraren gjorde då ett vänstervarv med högre motorvarv än tidigare för ett nytt försök att lägga till med flygplanets högra sida mot bryggan. När de närmade sig bryggan minskade han motorvarvet. Passageraren steg ut på flottören för att ta emot. Föraren har uppgivit att han ungefär samtidigt kuperade motorn genom att slå ifrån magneterna. Flygplanet började åter driva av med vinden och passageraren såg att hon

skulle få svårt att ta tag i bryggan. Hon böjde sig då framåt på knä under vingstöttan för att ta den förtöjningslina som var fästad i fören på höger flottör och som fallit ner i vattnet. Hennes avsikt var att försöka fästa linan runt en uppstickande bryggstolpe. När hon böjde sig fram slog ett propellerblad på propellern, som fortfarande roterade, i hennes huvud så hon föll ned mellan flottörerna i vattnet. Föraren hoppade ut på vänster flottör och fann henne liggande flytande medvetlös i vattnet mellan flottörerna. Han drog upp henne på flottören där hon började återfå medvetandet. Han larmade därefter räddningstjänsten och bar passageraren in till stranden. Räddningstjänsten anlände efter ca 15 minuter.

Passageraren ådrog sig en skullskada från propellern och ett sår på vänster sida bakom örat, troligen från avgasröret när hon föll i vattnet.

En mindre skada uppstod på ena propellerspetsen som hade rester av hår. Efter att flygplanet lämnats drev det till en annan brygga och fick där begränsade skador på vänster höjdroder.

Flygplanet är tvärsigt där förare och passagerare sitter sida vid sida. Föraren som satt på vänster sida har berättat att han normalt brukade lägga till flygplanet med vänster sidan. Han skötte vanligtvis tilläggnen själv. På grund av rådande vind var det emellertid vid detta tillfälle lämpligast att lägga till med högersidan. Han överraskades när passageraren steg ur flygplanet och sa att hon skulle ta emot.

Passageraren som varit med på många flygningar med flygplanet var väl medveten om att hon inte fick gå framför vingstöttan när motorn var igång men hon såg inte den gående propellern då hon koncentrerade sig på att snabbt få tag på linan i fören på flottören för att förtöja flygplanet.

Flytvästar fanns ombord men de ombordvarande hade inte flytvästar påtagna vid tillfället.

Propellern var neutralt gråfärgad.

Utlåtande

Händelsen visar hur lätt det är, även för en person som är van vid flygplan, att förbise en uppenbar risk i ambitionen att handla snabbt.

Med tanke på att landningen mot bryggan inte skulle komma att ske enligt förarens normala rutiner borde han ha informerat sin passagerare om hur han planerade den och om han behövde någon hjälp.

SHK konstaterar att något krav på att måla propellerspetsar med varningsfärg saknas. Eftersom en roterande propeller med neutral färg är i det närmaste omöjlig att se skulle enligt SHK:s uppfattning en markering på den med en skarp färg kunna minska olycksrisken.

Rekommendationer

Luftfartsverket rekommenderas att se över om krav bör införas om att propellrar skall vara färgmarkerade för att synas bättre under gång (*RL 2001: 12 R1*).