

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1996:31

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 21 april 1996 på Stockholm/Frölunda flygplats, AB län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-YLO.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Monica J Wismar

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-YLO , Elam Cuby II 912 UL
<i>Ägare/innehavare</i>	Swedish Ultraflyers Box 166, 194 23 Upplands Väsby
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-04-21 ca kl. 15.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Stockholm/Frölunda flygplats, AB län, (pos 5927N 1742E; 9 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Väderanlays av SMHI: Vind 180-210°/7-9 knop, sikt >10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +15/+6°C, QNH 1012 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	48 år, UL
<i>Förarens totala flygtid</i>	37 timmar t.o.m. 1996-04-16 enligt utdrag ur certifikatregistret
<i>Förarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	Uppgift saknas.

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande och Monica J Wismar, operativ utredningschef. Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson. Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Föraren har berättat följande: Han hade nyligen fått sitt UL-certifikat och ville träna start och landning. Först genomförde han fem starter och landningar på bana 34 på Stockholm/Frölunda flygplats. Efter en kortare paus fortsatte han med att träna start och landning på bana 16. Vinden hade ändrat riktning och blåste från höger. Vid det tredje landningsförsöket satte han flygplanet något till vänster om mittlinjen. Efter att planet rullat någon meter fick det en gir åt vänster och gjorde en s.k. groundloop och fortsatte ut i en nyplöjd åker på vänster sida om banan. Skador uppstod på höger landställ, höger vingpets, propeller och sporrhjul.

Han har förklarat att bristande koncentration och hans ringa erfarenhet kan ha bidragit till olyckan.

Utlåtande

Olyckan rapporterades av den tekniker som anlätades för reparation av flygplanet. SHK kontaktade föraren och fick en kortfattad redogörelse per telefon. SHK har inte fått del av någon haverianmälan från föraren trots att både SHK och Luftfartsinspektionen påmint föraren om hans åligganden i detta avseende.

Olyckan orsakades av att föraren, som hade begränsad flygerfarenhet, inte korrigerade vänstergiren efter sättningen.