

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:28

***Olycka med flygplanet SE-XRU
på Fjällbacka/Anrås flygplats, O län,
den 6 maj 2000***

Dnr L-032/00

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

2000-09-18

L-032/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:28

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 6 maj 2000, på Fjällbacka/Anrás flygplats, O län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XRU.

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

Ann-Louise Eksborg

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Rapport RL 2000:28**L-032/00**

Rapporten färdigställd 2000-09-18

| | |
|--------------------------------------|--|
| <i>Luftfartyg: registrering, typ</i> | SE-XRU , Lancair 4P |
| <i>Klass, luftvärdighet</i> | Experimentklass, gällande flygutprovningstillstånd |
| <i>Ägare/Innehavare</i> | Altum Air, Götgatan 9, 116 46 Stockholm |
| <i>Tidpunkt för händelsen</i> | 2000-05-06, kl. 17.14 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar |
| <i>Plats</i> | Fjällbacka/Anrás flygplats, O län, (pos 5838N 1120E; 2 m över havet) |
| <i>Typ av flygning</i> | Privat |
| <i>Väder</i> | Enligt SMHI:s analys: vind västlig 5 knop sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +20/+9 °C, QNH 1022 hPa. |
| <i>Antal ombord: besättning</i> | 1 |
| <i>passagerare</i> | 1 |
| <i>Personskador</i> | Inga |
| <i>Skador på luftfartyget</i> | Betydande |
| <i>Andra skador</i> | Inga |
| <i>Föraren:</i> | |
| <i>ålder, certifikat</i> | 53 år, A med instrumentbehörighet |
| <i>total flygtid</i> | 769 timmar, varav 71 timmar på typen |
| <i>flygtid senaste 90 dagarna</i> | 42 timmar, samtliga på typen |
| <i>antal landningar</i> | 53 |
| <i>senaste 90 dagarna</i> | |

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 6 maj 2000 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XRU inträffat på Fjällbacka/Anrás flygplats, O län, samma dag kl. 17.14.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp m.m.

Föraren hade tillsammans med en passagerare startat från Karlstad flygplats för att göra en IFR-flygning till Fjällbacka/Anrás flygplats. Han hade landat där tidigare med samma flygplan. När de kom fram till fältet avslutade föraren sin färdplan och planerade för en direktinflygning till bana 24. Han avsåg att sätta flygplanet nära bantröskel och gjorde en låg inflygning med ca 80 knops fart på finalen. Strax efter passage av bantröskeln med en uppskattad fart av 70 knop och med full klaff utfälld påbörjade han utflytningen.

Kort därefter, ungefär 45 meter från bantröskeln, tog noshjulet i marken vilket föraren inte var beredd på. Flygplanet fick en studs och tog sedan mark hårt med noshjulet, ca 17 meter efter den första markkontakten, varvid nosstället knäcktes bakåt. Flygplanet hasade sedan delvis på nosen innan det stannade.

Skador uppstod bl.a. på propeller, nosställ, vänster landställ och höger vinge.

Banan som användes för landningen var ett grässtråk med måtten 800 x 30 meter. Enligt föraren fanns det vid tillfället en del ojämnheter på banan som han inte kände till före landningen. I flygplanstypens flyghandbok är den uppmätta landningssträckan med 50 fots tröskelhöjd 853 meter. Erforderlig landningssträcka är enligt Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) –D 1.5 mom. 6.3.1 den uppmätta landningssträckan x 1,43, vilket i detta fall blir 1 220 meter.

Utlåtande

Som framgått ovan uppfyllde fältet inte kravet på erforderlig banlängd för flygplanstypen. Om föraren hade landat där med flygplanet vid tidigare tillfällen, har det skett med små marginaler. För att kunna stanna flygplanet före banslutet måste sättningen ske nära bantröskel och med korrekt fart och konfiguration.

I detta fall kom sannolikt den första markkontakten att ske med något för hög fart och något för lågt nosläge, utan eller med för kort utflytning, varvid nosstället tog mark före huvudstället och flygplanet fick en studs. Med tanke på fältets begränsade banlängd är det troligt att föraren därefter omedvetet ”tryckte ned” flygplanet mot banan igen i stället för att göra en normal utflytning och sättning. Banans längdmarginal var helt enkelt inte tillräcklig för att föraren skulle klara av att parera för den oväntade markkontakten och efterföljande studs.

De krafter som uppstod på nosstället vid den andra markkontakten blev så stora att det knäcktes.

Olyckan orsakades av att landningen skedde på ett fält där marginalen i längdled var för liten för flygplanstypen. Bidragande kan ha varit ojämnheter på banan.

Rekommendationer

Inga.