



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2001:29

***Olycka med flygplanet SE-KBF
på Visby flygplats, I län,
den 24 juni 2001***

Dnr L-032/01

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

2001-10-01

L-032/01

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2001:29

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 24 juni 2001, på Visby flygplats, I län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KBF.

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 2001:29

L-032/01

Rapporten färdigställd 2001-10-01

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-KBF , Socata TB10
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Sydaero AB, Box 1219, 621 23 Visby/ Gotlands Flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-06-24, kl. 12.37 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Visby flygplats, I län, (pos 5739N 01820E; 51 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind 340°/10 knop, sikt >10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +16/+13 °C, QNH 1013 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	3
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	38 år, B med instrumentbehörighet
<i>total flygtid</i>	ca 4 500 timmar, varav 250 timmar på enmotoriga flygplan och 1 timme på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	170 timmar, varav 1 timme på typen
<i>antal landningar</i>	150, varav 1 på typen
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 24 juni 2001 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KBF inträffat på Visby flygplats, I län, samma dag kl. 12.37.

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 Gun Ström.

Händelseförlopp m.m.

Föraren, som hade hyrt flygplanet av Gotlands flygklubb, startade tillsammans med tre passagerare kl. 12.29 från Visby flygplats bana 03 för en lokal flygning. Efter några minuter noterade han att oljetryckmätaren visade på gult värde. Han begärde att få återvända till flygplatsen och fick klart att landa på bana 03. Inflygningen förflöt normalt. När flygplanet befann sig på ungefär två till tre meters höjd över banan tyckte föraren att det fick ett vindkast och det sjönk sedan igenom med en hård sättning som följde. Efter att flygplanet studsat några gånger knäcktes noshjulet och flygplanet hasade på nosen några meter innan det stannade.

Ett vittne med god kännedom om flygning har uppgett att han såg flygplanet göra utflytningen på en uppskattad höjd av tre till fyra meter. Därefter sjönk det igenom och satte sig hårt i banan.

De ombordvarande skadades inte.

Skador uppstod på noshjul, propeller och motorplåtar.

Föraren hade fyra dagar före händelsen gjort en kontrollflygning tillsammans med flygklubbens motorflygchef, vilket är ett krav för att få hyra klubbens flygplan.

Föraren är yrkesförare och flyger huvudsakligen flygplan av typen Boeing 737.

Enligt JAR-FCL¹ 1.026 får en pilot inte vara befälhavare i ett flygplan som medför passagerare såvida han inte har utfört minst tre starter och tre landningar i ett flygplan av samma typ/klass under de närmast föregående 90 dagarna.

Enligt representanter från flygklubben var oljetrycksindikeringen normal för flygplansindividerna vilket föraren inte hade full kännedom om.

Utlåtande

Olyckan orsakades sannolikt av att utflytningen inför sättningen skedde på för hög höjd med en kraftig genomsjunkning och hård sättning på banan som följd. Bidragande till missbedömningen av höjden kan ha varit att föraren hade liten erfarenhet av flygplanstypen och att hans flygtrim på små enmotoriga flygplan var begränsad.

Föraren var inte behörig att medföra passagerare under flygningen.

¹ JAR-FCL - Joint Aviation Requirements – Flight Certifications and Licences