



ISSN 1400-5719

---

## Rapport RL 2001:32

*Olycka med flygplanet SE-KMU  
på Uddevalla/Rörkärr flygplats, O län,  
den 27 juni 2001*

**Dnr L-033/01**

---

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](http://www.havkom.se)

---

**Statens haverikommission (SHK) Board of Accident Investigation**

*Postadress/Postal address*  
P.O. Box 12538  
SE-102 29 Stockholm Sweden

*Besöksadress/Visitors*  
Wennerbergsgatan 10  
Stockholm

*Telefon/Phone*  
Nat 08-441 38 20  
Int +46 8 441 38 20

*Fax/Facsimile*  
Nat 08 441 38 21  
Int +46 8 441 38 21

*E-mail/Internet*  
info@havkom.se  
www.havkom.se

2001-10-29

L-033/01

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport RL 2001:32**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 27 juni 2001, på Uddevalla/Rörkärr flygplats, O län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KMU.

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 2001:32

### L-033/01

Rapporten färdigställd 2001-10-29

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	<b>SE-KMU</b> , Piper PA-28-181
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Ljungbyheds Flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-06-27, kl. ca 15.40 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Uddevalla/Rörkärr flygplats, O län, (pos 5822N 01146E; 36 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: svag västlig vind, god sikt, inga moln, temp./daggpunkt +25/+15 °C, QNH 1015 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>  ålder, certifikat</i>	44 år, A
<i>  total flygtid</i>	Ca 190 timmar, samtliga på typen
<i>  flygtid senaste 90 dagarna</i>	3 timmar
<i>  antal landningar</i>	9
<i>  senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 26 juni 2001 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KMU inträffat på Uddevalla/Rörkärr flygplats, O län, samma dag ca kl. 15.40.

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 startade tillsammans med en passagerare från Ljungbyhed flygplats ca kl. 14.20 för en flygning till Uddevalla. Han hade lämnat in en färdplan som avslutades kl. 15.33, strax före inflygningen till Uddevalla/Rörkärr flygplats.

Före landningen kontrollerade föraren vindriktningen genom att flyga över flygplatsen och titta på vindstruten som fanns strax norr om banan. Han konstaterade att det var i det närmaste vindstilla och valde att landa på bana 03. När han i vänstervarv svängde in på finalen var flyghöjden ca 700 fot (213 meter) över marken. Han tyckte att flyghöjden var för hög och ökade sjunkhastigheten. Före landningen ansatte han full klaff och stängde av förgasarförvärmningen. När flygplanet passerade bantröskeln var farten ungefär 70 knop och sättningen kom att ske omkring 150 meter in på banan. Trots att han bromsade kraftigt efter sättningen tyckte han att farten

var för hög när flygplanet passerat ca halva banlängden. Han avbröt då landningen och gav fullt gaspådrag för att åter starta. Klaffen lämnades kvar i fullt utfällt läge.

Flygplanet lättade men kom endast upp på några meters höjd över marken. Den akustiska stallvarningen ljöd. Omkring 150-200 meter bortom bantröskeln kolliderade flygplanet med några låga lövträd. Därefter sjönk det igenom och slog hårt i marken på en kornåker. Föraren stängde av huvudström, magneter och bränslekran.

De ombordvarande använde trepunktsbälte. De skadades inte och kunde själva lämna flygplanet. Skador uppstod på flygplansstruktur, vingar, propeller och landställ.

Flygplatsen, som består av en 655 meter lång gräsbana i riktningen 030/210 grader, har en golfbana öster och väster om stråket. Gräset var vid tillfället kortklippt och torrt. Omkring sex kilometer nordost om flygplatsen finns en 453 meter hög mast och 400 meter före bana 21 löper en kraftledning. Föraren hade landat på flygplatsen två gånger tidigare och även då använt bana 03.

### **Utlåtande**

När föraren bestämde sig för att dra på och gå om hade han endast ca 300 meter kvar till den bortre tröskeln. Att han glömde bort att fälla in klaffen i samband med motorpådraget kan ha berott på att han var stressad av att startsträckan var kort. Den utfällda klaffen innebar ett stort luftmotstånd som reducerade flygplanets accelerationsförmåga och bidrog sannolikt till att farten var för låg när flygplanet lättade. När föraren drog åt sig ratten för att stiga resulterade den låga farten i att flygplanet kom att flyga med hjälp av markeffekten, med högt nosläge och utan fartökning. Efter passage av trädridån var farten så låg att flygplanet sjönk igenom. Bidragande till genomsjunkningen kan ha varit att flygplanet temporärt kan ha kommit in i ett område med viss medvindskomponent. Den förhållandevis höga lufttemperaturen medförde dessutom att flygplanets startprestanda var nedsatt.

Olyckan orsakades av att starten gjordes med full klaff och att den tillgängliga startsträckan vid pådraget var kort.