

1997-07-04

L-67/96

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1997:25

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 11 augusti 1996, på Dala-Järna flygplats, W län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen ES-YLT.

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

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	ES-YLT, L-29 Delfin (Äldre typ av jetmotordrivet skolflygplan)
<i>Ägare/Innehavare</i>	Delfin Aero Kunderi 17-16, Tallin, Estland
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-08-11, ca kl 14.20 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SNT) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Dala-Järna flygplats, W län, (pos 6033N 1423E; 236 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Flyguppvisning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Vind 100°/10 knop (byar upp till 18 knop mellan 060° och 140°), moln 1-3/8 cu 5 000 fot, sikt 20 km, temp./daggpunkt +24/+8 °C, QNH 1022 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Skadade trädtoppar
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	51 år, USSR ATP
<i>Förarens totala flygtid</i>	6 000 timmar, varav 1 800 timmar på typen
<i>Förarens flygtid senaste 90 dagar</i>	30 timmar, varav samtliga på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk 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 hade engagerats för att genomföra en flyguppvisning i samband med en flygdag på Dala-Järna flygplats. Uppvisningsledaren träffade föraren före uppvisningen och de gick då muntligt via tolk igenom det planerade uppvisningsprogrammet. Flygningen skulle utföras inom en angiven "box" utan någon angiven lägsta flyghöjd. Någon dokumentation beträffande förarens kvalifikationer att utföra avancerad flygning uppvisades inte.

När föraren hade genomfört sitt uppvisningsprogram anmodades han av flygledaren att landa. Före landningen gjorde han en förbiflygning på låg höjd

och med hög fart ungefär parallellt med och öster om bana 21. Därefter svängde han till vänster med kraftig sidolutning. Under svängen kolliderade vänster vinge med flera trädtoppar. Efter kollisionen gjorde föraren en normal landning. När flygplanet landat konstaterades att kraftiga skador uppstått på vänster vingframkant.

SHK har inte haft möjlighet att höra föraren efter olyckan. Han har emellertid i sin haverianmälan, som skrivits av en tolk; uppgivit att han ”på grund av farten och g-belastningen missbedömde avståndet till skogen”.

Uppvisningsledaren tyckte att själva uppvisningen utfördes enligt överenskommet program, dock inte den avslutande lågflygningen vilken han uppfattade som improviserad. Något formellt tillstånd att underskrida gällande minimiflyghöjd enligt BCL-D 5.1 visades inte för uppvisningsledaren. Detta gäller enligt de svenska bestämmelserna även för luftfartyg registrerade utomlands.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att föraren gjorde en brant sväng på för låg höjd.

SHK ifrågasätter om den ansvarige uppvisningsledaren, i enlighet med BCL-D 5.3, före uppvisningen förvissat sig om att föraren hade erforderlig kompetens att genomföra avancerad flygning utan angiven lägsta flyghöjd.