

1997-11-21

L-47/97

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1997:44

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 20 juli 1997, på Laxå flygplats, T län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-YSE.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Jan Mansfeld

Monica J Wismar

Henrik Elinder

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-YSE , Lamco Eurocub 912 UL
<i>Ägare/Innehavare</i>	Gunnar Gustafsson, Högalidsvägen 5, 612 40 Finspång
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1997-07-20, kl. 10.20 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Laxå flygplats, T län, (pos 5859N 1440E; 118 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 080°/9 knop, sikt >20 km, moln 1/8 med bas 5 000 fot, temp.+20°C
<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>Förarens ålder, certifikat</i>	29 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	104 timmar, varav 25 timmar på typen
<i>Förarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	16 timmar/47 landningar, varav 14 timmar/ 39 landningar på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av S-E Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, Henrik Elinder, teknisk utredningschef, och Jan Mansfeld, utredningschef för räddningstjänst.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Nils von Koch.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Föraren har berättat. Vid landning fick han en studs i samband med sättningen. Han stöttade med gasen för att göra en andra sättning. I eller strax före den sättningen fick flygplanet ett kast med påföljd att vänster vingpets tog i marken. Föraren gav fullgas och skevade mot. Eftersom möjligheten att fullfölja en start var små och det fanns risk att komma in i publik och en närliggande hangar, valde föraren att låta flygplanet göra en groundloop åt vänster.

Flygplanet fick bl.a. strukturskador.

Föraren och passageraren använde 4-punktsbälten och skadades inte.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att föraren inte förmådde korrigera för ett vindkast som uppstod i anslutning till andra sättningen.