



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2002:22

***Olycka med flygplanet SE-YVY
på Filipstad/Brattforsheden flygplats, S län,
den 13 juni 2002***

Dnr L-039/02

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

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2002:22

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 13 juni 2002, på Filipstad/Brattforsheden flygplats, S län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-YVY.

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

Lena Svenaeus

Henrik Elinder

Rapport RL 2002:22

L-039/02

Rapporten färdigställd 2002-10-14

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-YVY, Ikarus C42
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ultralätt B, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2002-06-13, kl. 11.50 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Filipstad/Brattforsheden flygplats, S län, (pos 5936N 01355E; 179 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind omkring sydost, c:a 5 knop, sikt > 5 km, moln 1–4/8 sc/cu (ev. cb) på 2 000–3 000 fot samt 6–8/8 över 5 000 fot, temp./daggpunkt +14/+8 °C, QNH 1006 hPa. Lokala cb kan ha förorsakat temporära vindbyar.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	–
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	68 år, UL-B
<i>Total flygtid</i>	254 timmar, samtliga 254 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	25 timmar
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	65

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 13 juni 2002 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-YVY inträffat på Filipstad/Brattforsheden flygplats, S län, samma dag kl. 11.50.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Lena Svenaeus, ordförande och Henrik Elinder, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Föraren hade gjort en kort flygning med sitt flygplan från Karlskoga flygplats och avsåg att landa på Filipstad/Brattforsheden flygplats. Under flygningen hade han noterat att vinden var byig. Före landningen såg han på flygplatsens vindstrut att vinden var svag och valde att landa på bana 26. Före landningen fällde han ut 15 grader klaff.

Inflygningen och utflytningen före sättning gick normalt. Innan hjulen hade fått markkontakt påverkades flygplanet av en kraftig vindby från vänster och började att driva åt höger. När föraren, genom att ansätta vänster skevning och vänster sidoroder, försökte att parera för vindbyn upplevde han att flygplanet inte reagerade normalt utan girade åt höger. Han drog då på full motoreffekt och fällde in klaffen för att avbryta landningen och stiga.

Motorn reagerade normalt men föraren tyckte att flygplanet inte "lydde" när han ansatte fullt höjdroder. När han såg att flygplanet utan att stiga närmade sig en skogsrida norr om banan, valde han att dra av motoreffekten och sätta ner flygplanet på marken.

Vid sättningen, som skedde på mossmark drygt 200-300 från banan, hakade landstället fast i underlaget och knäcktes varvid flygplanet hamnade på buken. Föraren skadades inte och kunde själv lämna flygplanet. Omfattande skador uppstod på flygplanet och dess ena vinge.

Vid den tekniska undersökning, som gjordes på flygplanet efter olyckan, konstaterades att vänster sidoroderpedal vid vänster förarplats hade brustit. Detta medförde att sidorodret fick ett kraftigt utslag åt höger i förhållande till pedalutslaget.

Så sent som den 28 juni 2002 publicerade SHK en undersökningsrapport, RL 2002:17, avseende en olycka med ett flygplan av samma typ som det aktuella som orsakades av att en sidoroderpedal hade brustit. I rapporten konstaterades bl.a. att pedalstället var underdimensionerat och att de svenska konstruktionsbestämmelserna ställer mer än tre gånger så höga hållfasthetskrav på sidoroderstystemet som motsvarande tyska bestämmelser enligt vilka flygplanstypen ursprungligen har certifierats.

Efter den händelsen har Luftfartsinspektionen ställt krav att Motorflygförbundet KSAK, som har tillsynsansvaret för ultralätta flygplan i Sverige, skall kontrollera att alla ultralätta flygplan med gällande flygtillstånd har styrsystem som är dimensionerade i enlighet med de svenska bestämmelserna i BCL-M 5.4.

Beträffande flygplanstypen Ikarus C 42 utfärdade Motorflygförbundet KSAK efter den första olyckan ett tekniskt meddelande, TMU-O 28, vari föreskrivs att pedalstället före nästa 100-timmars service ska bytas ut mot ett förstärkt pedalställ. Efter den andra olyckan har flygplanstypen belagts med flygförbud till dess modifieringen införs.

Utlåtande

Sidoroderpedalen brast sannolikt i samband med att föraren försökte ett parera för den vindby som påverkade flygplanet under utflytningen. Resultatet blev att flygplanet girade åt höger och därmed kom att hamna delvis i medvind.

När föraren beslutade sig för att avbryta landningen och dra på för att stiga ansatte han sannolikt för stort höjdroderutslag i förhållande till flygplanets fart. Flygplanet kom därigenom att bli "hängande" med högt nosläge utan att accelerera och utan att stiga. Bidragande till att flygplanet inte accelererade var sannolikt att flygplanet också snedanblästes till följd av det felaktiga sidoroderutslaget åt höger, vilket föraren inte var medveten om.

Detta skulle också förklara varför föraren upplevde att flygplanet, trots full motoreffekt, inte "lydde" på höjdroderutslaget. Hans beslut att avbryta startförsöket var korrekt.

Brottet i pedalstället var allvarligt ur flygsäkerhetssynpunkt, eftersom det påverkade flygplanets styrsystem. Tursamma omständigheter får tillskrivas att inga allvarliga personskador uppstod.

Skadan är den andra av samma typ som inträffat på flygplanstypen inom en kort tidsperiod, vilket bekräftar SHK:s tidigare konstaterande att pedalstället är underdimensionerat.

Eftersom Motorflygförbundet KSAK nu har utfärdat flygförbud på flygplanstypen till dess modifiering enligt TMU-O 28 har införts ser SHK ingen anledning att lämna någon rekommendation i ärendet.

Olyckan orsakades av att en sidoroderpedal brast under landningen. Bidragande har varit att pedalstället var underdimensionerat.