

ISSN 1400-5719

---

## **Rapport RL 2000:37**

***Olycka med flygplanet RA01606  
på Höganäs flygplats, M län,  
den 14 augusti 2000***

**Dnr L-081/00**

---

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)

2000-10-17

L-081/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport RL 2000:37**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 14 augusti 2000, på Höganäs flygplats, M län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen RA01606.

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 2000:37

### L-081/00

Rapporten färdigställd 2000-10-17

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	<b>RA01606</b> , Sukhoi Su-29
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normalklass, gällande ryskt luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-08-14, kl. 11.31 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Höganäs flygplats, M län, (pos 5611N 1234E; 7 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind omkring sydlig ca 5 knop, sikt > 10 km, molnmängd 1-2/8 med bas 2 000 fot, temp./daggpunkt +21/+15 °C, QNH 1021 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Skadade landningskoner
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	38 år, A med avancebehörighet
<i>total flygtid</i>	283 timmar, varav 28 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	7 timmar, varav 6 timmar på typen
<i>antal landningar</i>	21, varav 12 på typen
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 14 augusti 2000 om att en olycka med ett flygplan av typ Sukhoi Su-29 med registreringsbe-teckningen RA01606 inträffat på Höganäs flygplats, M län, samma dag kl. 11.31.

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 Klas-Göran Bask.

### Händelseförlopp m.m.

Föraren skulle landa flygplanet på Höganäs flygplats efter att ha gjort en halvtimmes träningspass i avancerad flygning tillsammans med en instruktör. Finalen gjordes låg och föraren planerade att sätta flygplanet fyra till fem meter innanför bantröskeln på bana 14. På finalen var han tvungen att kompensera för sidvind från höger. När han rätade upp flygplanet före utflytningen drev det av åt vänster. Flygplanet kolliderade med en av banans vänstra tröskelmarkeringar, som drogs med ca 50 meter. Flygplanet girade, efter ytterligare 25 meter, åt vänster samtidigt som vänster landsställsben gav vika. Flygplanet åkte därefter av banan och ut på en potatis-åker, där det stannade drygt 100 meter från tröskeln.

De ombordvarande skadades inte och kunde själva lämna flygplanet. Förutom att landstället skadades uppstod skador på bl.a. propeller, flygplanets undersida, vänster vinge och vänster skevroder. Föraren har uppgivit att han efter det krävande träningspasset var trött och kan ha varit ouppmärksam under landningen.

Banan utgörs av ett grässtråk med måtten 800 x 50 meter. Bantrösklar och bankanter var vid tillfället markerade med 60 cm höga koner. En av bantröskelkonerna stod på en upphöjning i marken och var därför totalt ca 75 cm hög.

Flygplanstypen tillverkas i Ryssland och är godkänd för avancerad flygning. Den är tvärsitsig, lågvingad och försedd med sporrhjul. Under skevrodren finns balansvikter som hänger ned. Frigången från balansvikterna till marken är ungefär 55 cm när flygplanet står på marken.

### **Utlåtande**

Det är en väl känd risk att förare efter ett krävande flygpas, när endast rutinmässiga moment av flygningen återstår, omedvetet kan slappna av och göra misstag. Föraren har också uppgivit att han på grund av trötthet kan ha varit ouppmärksam. Han gjorde finalen för låg och korrigerade inte tillräckligt för avdriften åt vänster, varvid flygplanet sannolikt tog mark något före tröskeln och kolliderade med tröskelmarkeringen.

Händelsen visar hur viktigt det är att förare upprätthåller erforderlig uppmärksamhet och koncentration tills dess att flygningen är helt avslutad, dvs. när flygplanet har parkerats efter landning och checklistan är avslutad.

Olyckan orsakades av att föraren gjorde finalen för låg och inte korrigerade tillräckligt för avdriften åt vänster. Bidragande har sannolikt varit att banan är förhållandevis kort och att föraren medvetet hade planerat att sätta flygplanet bara några meter innanför bantröskeln samt att han var trött och hade sänkt uppmärksamhet.