

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2000:45

***Olycka med flygplanet SE-YGL
Ca 300 meter öster om Östersund/Optand flyg-
plats, Z län, den 27 mars 2000***

Dnr L-021/00

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

2000-11-27

L-021/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2000:45

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 27 mars 2000, ca 300 meter öster om Östersund/Optand flygplats, Z län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YGL.

Enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor överlämnas härmed en rapport över undersökningen.

S-E Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Rapport RL 2000:45

L-021/00

Rapporten färdigställd 2000-11-27

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-YGL , AKKA (med skidor)
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Experiment/Privat Ultralätt klass B, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/Innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-03-27, ca kl. 16.10 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Ca 300 meter öster om Östersund/Optand flygplats, Z län, (pos 6307N 1448E; 376 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys kl. 16.00: vind sydvästlig 5-10 knop, sikt mycket god, inga moln, temp./daggpunkt 0/-12 °C, QNH 1025 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Allvarliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	54 år, UL-B
<i>total flygtid</i>	75 timmar, varav 70 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	0 timmar
<i>antal landningar</i>	0
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 27 mars 2000 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YGL inträffat ca 300 meter öster om Östersund/Optand flygplats, Z län, samma dag ca kl. 16.10.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp m.m.

Föraren startade med flygplanet från Östersund/Optand flygplats bana 15 för att göra en lokal flygning i området. Strax efter starten kände han "som en smäll" i flygplanet och såg då att vänster landställsskida hade ställt sig lodrätt med spetsen pekande nedåt. Han cirklade runt fältet medan han planerade för hur han skulle gå till väga för att genomföra en säker landning. Under denna fas av flygningen kom flygplanet ned på ca 50 meters höjd över marken och med låg fart. I samband med att flygplanet svängde från motvind till medvind såg vittnen på flygplatsen att det överstegrades och kom in i en spirallikande rörelse åt vänster ca tre varv innan det

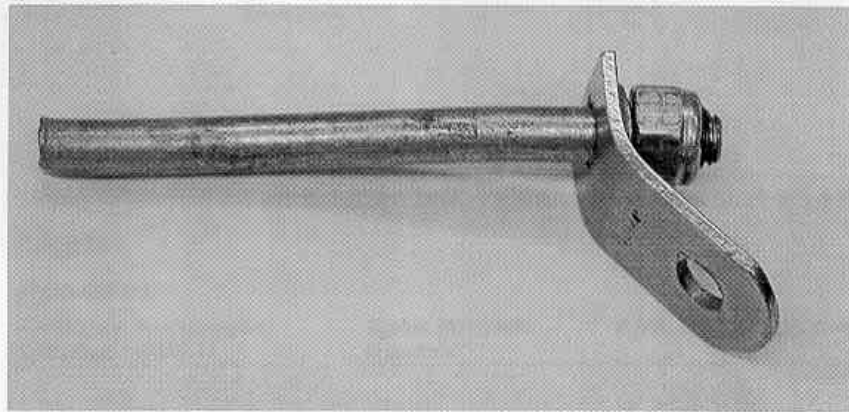
försvann bakom en skogsridå. De larmade då räddningstjänsten och begav sig skyndsamt mot nedslagsplatsen.

Flygplanet slog ner i ca en meter djup snö vid sidan av en oplogad skogsväg ungefär 300 meter öster om flygplatsen. Föraren var efter nedslaget vid medvetande men satt fastklämd i flygplanet. Han hjälptes loss av räddningspersonalen och fördes till sjukhus. Där konstaterades att han ådragit sig ett flertal frakturer.

Föraren hade fyrpunktsbälte.

Vid teknisk undersökning av flygplanet framkom att en fästbult till den vänstra landställsinfästningen i en strukturbalk hade brutit. Därigenom hade det beslag, i vilket skidspetsens amortisör och säkerhetswire var fästade, lossat från balken varigenom skidspetsen fritt kunde tippa framåt.

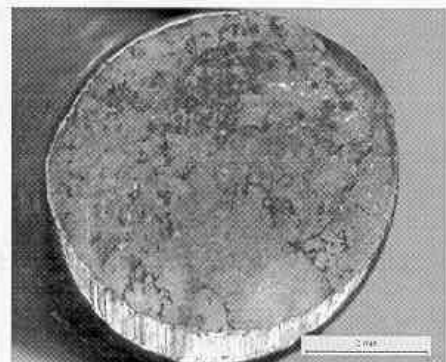
Bulten var böjd på flera ställen och i flera riktningar. Metallurgisk undersökning av brottytan visar att brottet orsakades av överbelastning varvid bulten skjuvats av.



Figur 1 x1,7
Den undersökta brutna bulten. Skaftet var böjt på flera ställen och i flera riktningar. Själva brottet har sannolikt inträffat intill skallen, vilken saknades.



Figur 2 x10
Brottet sett från sidan visade att bultens skaft var kraftigt deformerat intill brottet.



Figur 3 x10
Brottytan. Skärnan som formats på brottytans nedre del i bilden visar att brottet har orsakats av mycket kraftig skjuvning.

Utlåtande

Den nedfällda skidan innebar för föraren inte bara ett problem att finna en lämplig landningsmetod utan också ett aerodynamiskt luftmotstånd som väsentligt försämrade flygplanet flygegenskaper. Olycksförloppet tyder på att föraren, under planering av landningen inte uppmärksammade att farten var för låg. Resultatet blev att flygplanet vek sig i samband med en sväng. Flyghöjden var då för låg för att han skulle kunna förhindra att flygplanet slog i marken.

Bultbrottet tyder på att infästningen av landställsskidan var underdimensionerad. Infästningen var vidare olämpligt utformad. För att förhindra händelser av detta slag skall amortisörer och säkerhetswire till landställsskidor vara fästade i olika infästningspunkter.

Olyckan orsakades av otillräcklig fartkontroll i samband med att föraren fick problem med landstället.

Rekommendationer

Inga.