



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2001:35

*Olycka med flygplanet SE-LDK
i luftrummet vid Karlsborg/Flugebyn
flygplats, Ö län,
den 15 april 2001*

Dnr L-017/01

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

2001-11-12

L-017/01

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2001:35

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 15 april 2001, i luftrummet vid Karlsborg/Flugebyn flygplats, O län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-LDK.

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

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Rapport RL 2001:35 L-017/01

Rapporten färdigställd 2001-11-12

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-LDK , Short SC7 Skyvan 3A-100
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Flygbussen på Zäve Hills KB/Göteborgs fallskärmsklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-04-15, ca kl. 10.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Karlsborg/Flugebyn, O län, (pos 5836N 01427E; ca 1 000 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind sydostlig ca 10 knop, sikt mycket god, inga moln, temp./daggpunkt +1/-7 °C, QNH 1004 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	17
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i> ålder, certifikat</i>	46 år, A
<i> total flygtid</i>	1 198 timmar, varav 335 timmar på typen
<i> flygtid senaste 90 dagarna</i>	14 timmar, varav 13 timmar på typen
<i> antal landningar</i>	29, varav 23 på typen
<i> senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 25 april 2001 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbe teckningen SE-LDK inträffat i luftrummet vid Karlsborg/Flugebyn flygplats, O län, den 15 april ca kl. 10.30.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Olle Lundström, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Gun Ström.

Händelseförlopp m.m.

Föraren startade på flygplatsens gräs bana 34 med 18 fallskärms hoppare ombord. Under starten och stigningen var flygplanets "ramp" (bakre lastlucka) stängd. På 3 500 fots (1 067 m) höjd öppnades rampen och en hoppare släpptes. Flygplanet skulle därefter stiga till 5 000 fots (1 524 m) höjd där de övriga hopparna skulle släppas. Under stigningen avsåg hoppmästaren och en av hopparna att stänga rampen för att öka komforten i kabinen.

De hade svårigheter att läsa rampen och tryckte samtidigt på rampens nederkant. Plötsligt knäcktes rampen ungefär på mitten och dess nedre halva veks ut bakåt i luftströmmen. De två hopparna föll då handlost ur flygplanet men kunde sedan utlösa sina ordinarie skärmar och landa utan problem.

Den bakåtknäckta rampdelen skapade ett kraftigt aerodynamiskt tippmoment nedåt på flygplanet som fick flygplanet att förlora nära 500 fots

(ca 150 m) höjd innan föraren återfick kontrollen. Eftersom föraren var osäker på flygplanets lågfartsegenskaper med den skadade rampen valde han att låta alla hopparna lämna flygplanet före landningen. Landningen utfördes utan större problem.

Rampen utgörs i princip av en stor rektangulär dörr längst bak i kabinen. Den är upphängd i överkanten och öppnas framåt/inåt. När rampen är stängd vilar två beslag på rampens sidor och två beslag på rampens nederkant mot fyra låskrokar i flygplansstrukturen. Låsningen sker med en mekanism i rampens nederkant. För att hoppare vid uthopp inte skall fastna i låskrokarna finns möjlighet att fälla in de två nedre krokarna i durken. Vid olyckstillfället var dessa krokarna infällda.



I gällande supplement till tillverkarens flyghandbok avseende flygning med öppen ramp föreskrivs att stängning av rampen under flygning inte får ske om de nedre krokarna är infällda. Efter denna händelse har fallskärmsklubben kompletterat sina operativa rutiner i enlighet härmed.

Utlåtande

Olyckan var mycket allvarlig ur flygsäkerhetssynpunkt av flera skäl. Dels för att två fallskärms hoppare oplanerat föll ur flygplanet, dels för att flygplanet okontrollerat förlorade nära 500 fots höjd innan föraren återfick kontrollen. Om händelsen hade inträffat på lägre flyghöjd hade utgången kunnat bli katastrofal. Tursamma omständigheter får nu tillskrivas att flyghöjden räckte till för att hopparnas skärmar skulle hinna vecklas ut och för att föraren skulle hinna återfå kontrollen av flygplanet.

Det råder knappast någon tvekan om att rampen knäcktes till följd av överbelastning. Genom att de två nedre fästkrokarna var infällda när de två hopparna, troligen med kraft, tryckte på rampens nederkant uppstod ett så stort moment vid de två sidobeslagen som rampen inte var dimensionerad för. Eftersom fallskärmsklubben efter händelsen har kompletterat sina rutiner och risken för ett uppreparande därmed har minimerats ser SHK ingen anledning till att lämna någon rekommendation.

Förarens beslut att låta de övriga hopparna lämna flygplanet före landningen var motiverat.

Olyckan orsakades av att avsteg gjordes från gällande föreskrifter vad gäller stängning av rampen under flygning.