



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2003:06

Olycka med det ultralätta flygplanet SE-VDL I vattnet vid Bonässund, Y län, den 24 augusti 2002

Dnr L-077/02

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

Statens haverikommission (SHK) Board of Accident Investigation

Postadress/Postal address
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors
Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone
Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile
Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail Internet
info@havkom.se
www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2003:06

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 24 augusti 2002 i vattnet vid Bonässund, Y län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-VDL.

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

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2003:06

L-077/02

Rapporten färdigställd 2003-02-19

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-VDL, F.I.B. Polaris (trike med gummibåt)
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ultralätt, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2002-08-24, kl. 12.30 i dagsljus <i>Ann:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Bonässund, Y län, (pos 6315N 1847E; vid havsnivån)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind sydväst, 5–10 knop, god sikt, inga moln, temp./daggpunkt +23/+19 °C, QNH 1025 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	55 år, UL-certifikat
<i>Total flygtid</i>	64 timmar, varav 53 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	29 timmar, allt på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	43

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 24 augusti 2002 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-VDL inträffat på vattnet vid Bonässund, Y län, samma dag.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Göran Rosvall, ordförande, Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Efter en kortare flygning avsåg föraren att landa på vattnet vid Bonässundet. I samband med en sättning, som till en början gick normalt, girade flygplanet kraftigt åt höger varefter det välte åt vänster. Föraren, som inte var fastspänd, höll sig kvar i stolen och tog sig sedan upp på båten som flöt upp och ner. Han var oskadd och kunde senare hjälpas iland.

Luftfartyget, som är ett ultralätt flygplan av klass A, en s.k. trike, är försedd med en båt istället för hjul. Båten består av en gummibåt med ett centralt glasfiberskrov. Efter olyckan konstaterades det att en del av båtens botten hade delaminerat och att ett plastsjok av storleksordningen 40 x 50 cm saknades. Ungefär halva glasfiberskiktet hade lossnat i detta område.

Glasfiberskrovet hade under vintern 2001-2002 förvarats inomhus i ett ouppvärmt utrymme. Under våren 2002 hade ägaren konstaterat ett antal sprickor både på skrovets in- och utsida. Han spacklade igen dessa sprickor med gelcoat. Några dagar före olyckan hade han återigen funnit sprickor i skrovets botten. Dessa sprickor försökte han reparera med plasticpadding.

Utlåtande

Föraren har angett att tillverkaren av luftfartyget muntligen har rekommenderat att de ombordvarande inte skall vara fastspända i samband med start och landning. Detta har bekräftats av andra källor. Fördelen med detta förfarande är att man snabbt kan ta sig till ytan om flygplanet välter. Det finns dock också flera nackdelar, tex. att man kan skadas eller slås medvetslös vid ett hårt nedslag.

Enligt Motorflygförbundet KSAK har fastbindningsremmarna alltid använts vid all utbildning med typen i Sverige

Luftfartygets flyghandbok föreskriver entydigt att de ombordvarande skall vara fastspända under all flygning inkluderande start och landning.

Motorflygförbundet KSAK har informerat om bältesanvändning genom TMU-O 30 (tekniskt meddelande ultralätt).

Sprickorna i skrovet fanns redan hösten 2001 då detta lades in för vinterförvaring. Det är ett välkänt fenomen att även en mycket liten mängd vatten som finns i en delaminering kan få denna att växa när den utsätts för temperaturer omväxlande över och under fryspunkten. Delamineringen kan också ha vuxit ytterligare av det dynamiska trycket som uppstår när båten färdas i hög fart genom vattnet.

Reparationerna av sprickorna i skrovet var inte gjorda på ett fackmannamässigt sätt.

Olyckan orsakades av att glasfiberskrovet var delaminerat och att ett glasfibersjok lossnade och fungerade som ett vattenroder i samband med sättningen. Detta ledde till en kraftig gir som ledde till att triken välte.