

Rapport C 1998:51

L-103/98

Rapporten färdigställd 1998-11-18

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-YUA, Rans Coyote II
<i>Ägare/Innehavare</i>	<i>Ej namn i internetutgåvan / webmaster</i>
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-10-02, kl. 18.00 i dagsljus <i>Ann: All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar</i>
<i>Plats</i>	Hornberg, Österfärnebo, X län, (pos 6017N 1644E; 54 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	SMHI:s analys: vind svag omkring sydlig, sikt > 10 km, moln 5-6/8 med bas 4 000 fot, temp./daggpunkt +8/+3 °C, QNH 1029 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Begränsade skador på träd
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	66 år, UL
<i>Förarens totala flygtid</i>	189 timmar, varav 29 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	10 timmar, varav 6 timmar på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	16, varav 10 på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av S-E Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

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.

Händelseförlopp m.m.

Föraren har berättat. Efter en flygning om ca 50 minuter skulle han landa på ett privat stråk vid Hornberg med banriktningarna 09/27. Han föredrog att landa på stråk 27 eftersom det motsatta stråket har masker i form av 15-17 meter höga träd ca 100 meter från bantröskeln. På grund av lågt stående sol beslöt han dock, trots att han kände olust, att landa på stråk 09. I början av finalen hade han en fart av ca 80 mph (miles per hour). För att få så kort rullsträcka som möjligt planerade han att sättningen skulle ske nära bantröskeln. Han minskade farten ned till ungefär 40-50 mph genom gasavdrag och koncentrerade sig på maskerna och fartmätaren. Plötsligt stannade motorn. Efter motorstoppet slog flygplanet i två trädtoppar kort före bantröskeln. Vänster vinge slog sedan av ett mindre träd och planet stannade i ett dike ca 80 meter före bantröskeln.

Föraren minns inte om han i samband med fartjusteringen drog av gasen för snabbt så att motorn kuperades eller om han i den något spända situationen, i stället för att stötta med gasen, drog av gasen med samma resultat.

Skador uppstod på landställ, vingar, skevroder och flygplanskroppens stålrörskonstruktion. Omfattande dukskador uppstod också.

Utlåtande

Landningen skedde på ett grässtråk med längden 450 meter och 30 meter brett. Före stråkets bantröskel bana 09 fanns en odlad åker 80 meter fram till skogsgränsen. Stråket uppfyllde gällande krav såväl enligt BCL-F 2.5¹ som enligt flygplanets prestanda.

Den lågt stående solen tvingade föraren att landa på bana 09 vilken han normalt undvikit att landa på. Detta bidrog sannolikt till en viss anspänning hos honom inför landningen.

Olyckan orsakades sannolikt av att föraren ofrivilligt kuperade motorn på finalen.

¹ BCL = Bestämmelser för Civil Luftfart