



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2002:19

Olycka med flygplanet SE-XRX på Skövde flygplats, Ö län, den 29 mars 2002

Dnr L-013/02

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 2002:19

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 29 mars 2002, på Skövde flygplats, O län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XX.

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

En översättning av rapporten till engelska insänds senare.

Carin Hellner

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2002:19

L-013/02

Rapporten färdigställd 2002-08-26

| | |
|--|---|
| <i>Luftfartyg: registrering, typ</i> | SE-XRX, Europa |
| <i>Klass, luftvärdighet</i> | Experiment, gällande flygutprovningstillstånd |
| <i>Ägare/innehavare</i> | I enskild ägo |
| <i>Tidpunkt för händelsen</i> | 2002-03-29, kl. 18.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC + 1 timme) |
| <i>Plats</i> | Skövde flygplats, O län, (pos 5827N 01359E; 98 m över havet) |
| <i>Typ av flygning</i> | Privat |
| <i>Väder</i> | Enligt SMHI:s analys: vind sydväst, 5–10 knop, sikt > 10 km, inga moln, temp./daggpunkt +10°/–7 °C, QNH 1024 hPa |
| <i>Antal ombord: besättning</i> | 1 |
| <i>Personskador</i> | Inga |
| <i>Skador på luftfartyget</i> | Betydande |
| <i>Andra skador</i> | Inga |
| <i>Befälhavaren/Instruktören/ Föraren:</i> | |
| <i>Ålder, certifikat</i> | 53 år, A-certifikat |
| <i>Total flygtid</i> | 471 timmar, varav 3,5 timmar på typen |
| <i>Flygtid senaste 90 dagarna</i> | 9 timmar, varav 0,2 timmar på typen |
| <i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i> | 20, varav 1 på typen |

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 2 april 2002 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XRX inträffat på Skövde flygplats, O län, den 29 mars kl.18.30.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Carin Hellner, ordförande, och Sakari Havbrandt, operativ utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Gun Ström.

Händelseförlopp m.m.

Efter genomförda taxiprov gjorde föraren den första flygningen med det amatörbyggda flygplanet. Han startade från Skövde flygplats på asfaltbanan 19 och gjorde en kort flygning varefter han landade på gräsbana 19. Efter att gjort en kontroll av flygplanet taxade han ut och startade på gräsbana 19. Strax efter lättning, på ungefär en meters höjd, girade flygplanet åt vänster, vilket föraren, utan framgång, försökte motverka med höger sidroder. Han insåg då att något var fel varvid han avbröt starten och tryckte ned flygplanet i banan. Efter en studs landade flygplanet på tvären. Propeller, motor-kåpa, höger klaff, höger vingpets, landställ samt bakkropp och fena skadades.

En teknisk undersökning visade att sidroderoket hade lossnat från sidroderet. Brottet bestod i ren skjuvning i epoxi-limmet som förbinder okets inlamining med sidroderets skal. Enligt JAR-VLA 397 c) skall piloten kunna utsätta sidroderpedalerna för 1000 N (100kp) vardera. De hållfasthetsberäkningar som SHK gjort visar att okets infästning endast håller för en pedalkraft någonstans mellan 120 och 500 N (12–50kp).

Inlamineringen av sidroderoket var i stort sett utfört så bra som det är möjligt med den anvisade arbetsmetoden. Resultatet överensstämde dock inte helt med den teoretiska ritningen av infästningen, vilken ej tagit hänsyn till att glasfibervävar måste ha en radie när de böjs ned i 90° hörn.

Popular Flying Association i England och EAA i Sverige har med godkänt resultat utfört teknisk granskning på flygplanstypen. Den granskningen utfördes på flygplanet i grundutförande, vilken hade en helt annorlunda konstruktion för sidroderstyrningen. Det aktuella utförandet har under byggets gång kommit till byggaren som en rekommenderad modifiering (mod. 43) direkt från byggsatstillverkaren.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att infästningen av sidroderoket var för svagt konstruerat och brast varvid sidroderstyrningen upphörde att fungera.

Konstruktionen av sidroderoxinfästningen uppfyller ej de hållfasthetskrav som gäller och medger ej heller fullgott hantverksmässigt resultat med den angivna arbetsmetoden.

Den tekniske granskare som är knuten till bygget skall granska och godkänna modifieringar. Detta gäller dock normalt modifieringar som byggaren själv utvecklat. När en rekommenderad modifiering kommer från byggsatstillverkaren kan det vara lätt att se det som en del av originalunderlaget för bygget.

SHK har noterat att EAA har krävt att sidrodersystemet på flygplanstypen Europa skall modifieras innan fortsatt flygning med typen.

SHK ser därför ingen anledning att lämna någon rekommendation härvidlag.