



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2002:01

***Olycka med gyroplanet SE-HYD
på Hornlanda flygplats, E län,
den 14 juli 2001***

Dnr L-042/01

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

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 2002:01

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 14 juli 2001, på Hornlanda flygplats, E län, med ett gyroplan med registreringsbeteckningen SE-HYD.

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

Olle Lundström

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2002:01

L-042/01

Rapporten färdigställd 2002-01-31

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-HYD, Humlan (gyroplan)
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Experiment, gällande flygutprovningstillstånd
<i>Ägare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-07-14 kl. 11.55 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Hornlanda flygplats, E län, (pos 5752N 01550E; 100 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind sydväst 10 knop, god sikt, 5-7/8 cumulus med bas 3 000-5 000 fot, temp./ daggpunkt +17 / +10 °C, QNH 1009 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>	26 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	100 timmar, varav 24 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	1 timme, varav inga på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	5
	Föraren hade ytterligare 100 timmars erfarenhet av s.k. gyroglider, vilket i princip är ett gyroplan utan motor som bogseras med bil.

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 16 juli 2001 om att en olycka med ett gyroplan med registreringsbeteckningen SE-HYD inträffat på Hornlanda flygplats, E län, den 14 juli kl. 11.55.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Olle Lundström, ordförande, och Sakari Havbrandt, utredningschef.

SHK har biträtts av Staffan Ekström som operativ expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Kåre Jernling.

Händelseförlopp m.m.

Gyroplanet tillverkades år 1991 Efter en provflygning utan anmärkningar blev det stående. Den nuvarande ägaren iståndsatte luftfartyget genom ett amatörbyggnadstillstånd. Olycksflygningen var den första efter iståndsättningen. Föraren hade för avsikt att utföra flygningen i enlighet med Experimental Aircraft Association´s (EAA) flygutprovningsprogram.

Flygplatsen består av en asfaltbana med mätten 815 x 9 meter i riktning 21/03 och med grässtråk på bägge sidor.

Föraren startade på bana 21 och gyroplanet lättade efter omkring 100 meter och flög sedan längs banan på omkring 10 meters höjd. För att landa med tillräcklig marginal till banänden drog han av gasen helt och ansatte landning. Utflytningen kom att ske på för hög höjd, varvid gyroplanet sjönk

igenom och landade hårt. Den hårda landningen följdes av en studs och därefter välte gyroplanet åt höger. Rotor, propeller och kåpan, som omger förarplatsen, skadades men föraren kunde själv oskadd lämna vraket.

Enligt en förare med stor erfarenhet av gyroplanet Humlan krävs en betydligt brantare inflygning än med konventionella flygplan om inflygningen avses att göras med helt avdragen motoreffekt. Han rekommenderar att inflygningen görs med visst gaspådrag.

EAA´s flygutprovningsprogram för ensitsigt amatörbyggt gyroplan daterat 1987-04-01, som gällde vid händelsen, föreskriver följande prov för de första flygningarna:

- 3.1.1 Start och utplaning på 1 meters höjd. Flygning längs banan och landning i god tid före banändan. Minst 10 flygningar skall utföras.

Utlåtande

Det aktuella provet är krävande eftersom föraren på låg höjd och under kort tid skall övergå från start och stigning till plané och landning med begränsat fältutrymme tillgängligt. Ändring av motoreffekt leder till trimförändringar och stallfartsförändringar på många luftfartyg, vilket gör det olämpligt att med ett okänt luftfartyg på låg höjd och med låg fart övergå från full effekt till låg effekt. Då det även tidigare hänt olyckor och incidenter i samband med det aktuella provet och högfartstaxiprov ifrågasätter SHK om värdet av provet uppväger riskerna som det medför.

Olyckan orsakades av att föraren gjorde utflytningen på för hög höjd. Bidragande kan ha varit det aktuella flygprovets komplexitet i förening med förarens ringa aktuella flygerfarenhet både totalt och på typen.

Rekommendationer

SHK rekommenderar Luftfartsverket att verka för att EAA tar bort eller alternativt omprövar behoven av det aktuella provet. Rekommendationen gäller även motsvarande prov i samband med experimentklassade flygplan (*RL 2002:01 R1*).