



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2001:46

***Olycka med flygplanet SE-YUS
på Stockholm/Frölunda flygplats, AB län,
den 18 augusti 2001***

Dnr L-057/01

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 2001:46

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 18 augusti 2001, på Stockholm/Frölunda flygplats, AB län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YUS.

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

Ann-Louise Eksborg

Monica J Wismar

Rapport RL 2001:46

L-057/01

Rapporten färdigställd 2001-12-04

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-YUS, Eurocub Mk I 912 UL
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ultralätt, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	Swedish Ultraflyers/SULFF
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-08-18, kl. 11.50 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2)
<i>Plats</i>	Stockholm/Frölunda flygplats, AB län, (pos 5927N 01742E; 9 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: västlig vind 5–10 knop, mycket god sikt, molnmängd 1–2/8 cumulus med bas 3 000–4 000 fot, temp./daggpunkt +20/+12 °C, QNH 1019 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	–
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	27 år, UL
<i>Total flygtid</i>	53 timmar, samtliga på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	21 timmar
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	76

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 18 augusti 2001 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YUS inträffat på Stockholm/Frölunda flygplats, AB län, samma dag kl.11.50.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, och Monica J Wismar, operativ utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Gun Ström.

Händelseförlopp m.m.

Föraren startade från Stockholm/Frölunda flygplats vid 10-tiden för en lokal flygning. Efter 1 timme och 50 minuter återvände han och landade på bana 34. Sättningen var normal men efter några meters utrullning girade flygplanet åt vänster. Han försökte korrigera kursen men manövern fick inte avsedd effekt och flygplanet rullade av banan åt vänster. Utanför banan fanns en kant till en angränsande åker med en nivåskillnad på nästan en meter i höjd. Flygplanets landställ kolliderade med kanten.

Skador uppstod på propeller, landställ och struktur.

Flygplanstypen är tväsitsig, högvingad och försedd med sporrhjul.

Flygplatsen hade två gräsbanor, varav ett var 600 meter långt och 30 meter brett i riktning 160/340 grader, och ett var 350 meter långt och 30 meter brett i riktning 070/250 grader. Flygplatsen uppfyllde gällande krav enligt Bestämmelser för Civil Luftfart.

Föraren bromsade inte efter sättningen. Han har uppgivit att han kan ha glömt bort att hålla sporrhjulet i marken medan han försökte korrigera för girstörningen.

Föraren påbörjade sin flygutbildning under september 2000. På grund av dåligt väder gjorde han ett uppehåll fram till och med mars 2001 innan utbildningen återupptogs. Utbildningstiden blev 40 flygtimmar, varav 15 timmar år 2000. Uppflygningen för UL-certifikat genomfördes den 28 juli 2001.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att föraren inte lyckades korrigera för en girstörning som uppstod efter sättningen.