



ISSN 1400-5719

---

## Rapport RL 2001:45

*Olycka med flygplanet SE-ETT  
på Frölunda flygfält, AB län, den 23 juli 2001*

Dnr L-045/01

---

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](http://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

2001-12-03

L-045/01

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport RL 2001:45**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 23 juli 2001, på Frölunda flygfält, AB län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-ETT.

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

Ann-Louise Eksborg

Rune Lundin

## Rapport RL 2001:45

**L-045/01**

Rapporten färdigställd 2001-12-03

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	<b>SE-ETT</b> , Cessna 150E
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Stockholms-Flyg EK för./Stockholms Flygklubb, Bromma flygplats, 168 67 Bromma
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-07-23, kl. 10.20 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Frölunda flygfält, AB län, (pos 5927N 1742E; 19 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: SV vind 5-10 knop, sikt >10 km, 2-4/8 cumulusmoln med bas 2000-3000 fot, temp./daggpunkt +21/+15° C, QNH 1017 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	Inga
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Skador på barrträd
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	75 år, A med instrumentbehörighet
<i>total flygtid</i>	660 timmar, varav 6 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	10 timmar, varav 2,5 timmar på typen
<i>antal landningar</i>	15, varav 10 på typen
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 23 juli 2001, om att en olycka med ett flygplan med registreringsbe teckningen SE-ETT inträffat vid Frölunda flygfält, AB län, samma dag kl. 10.20.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, och Rune Lundin, operativ utredningschef.

SHK har biträtts av Dan Åkerman som teknisk expert och Henry Lorin som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Gun Ström.

### Händelseförlopp m.m.

Föraren startade den 23 juli 2001 kl. 09.55 från Bromma flygplats för en VFR-flygning till Frölunda flygfält, beläget ca 20 km NV om Bromma. Fältet är ett privat gräsfält där stråket är 600 x 30 m med riktning 16/34.

Framme vid Frölundafältet gjorde föraren en överflygning och konstaterade att vindstruten visade en vindriktning på ca 240°. Han gjorde ett landningsvarv till stråk 34. Landningen avbröts på grund av för hög fart på finalen och föraren gjorde ett nytt landningsvarv till stråk 16, eftersom vinden låg tvärs stråket.

Inflygningen till stråk 16 var enligt föraren till en början helt normal men efter utfällning av klaff konstaterade han ånyo att farten var för hög och att sättningen skulle komma att ske långt in på stråket. Vid passage av stråkets

mitt landade flygplanet och föraren började först bromsa men avbröt sedan landningen, drog på gas och reducerade till ett steg klaff. Han upplevde då att motorn inte gav normal full effekt liksom att stallvarnaren larmade för att farten var för låg. Flygplanet steg mycket långsamt och slog i ett träd 130 m utanför stråket, ca 15 m över fältets nivå. Islaget skedde med vänster vinge, varefter flygplanet snodde runt trädet, voltade och blev liggande upp och ned på marken några meter från trädet. Någon brand uppstod inte.

Nedslaget observerades av en närboende familj som larmade SOS om olyckan och tog sig fram till platsen inom någon minut efter händelsen. De öppnade ena dörren och lyfte ut föraren som hängde fastspänd med huvudet nedåt. Efter några minuter var föraren kontaktbar och fördes då till familjens trädgård. Räddningstjänsten anlände ca 12 min efter olyckan och föraren fördes med ambulans till sjukhus. Föraren hade ådragit sig hjärnskakning och sårskador.

På Frölundafältet befann sig vid händelsen en flyglärare och hans elev. De observerade landningsförsöken och konstaterade att dessa skedde mycket långt in på stråket. På grund av skymmande träd såg de dock inte själva olyckan.

### Utlåtande

Förarens flygtid och erfarenhet på typen var relativt ringa. Vid tidigare landningar på Frölundafältet hade han mestadels flugit Piper PA-28.

Av den medicinska undersökning som gjorts framgår dessutom att förarens synskärpa var 0,5 resp. 0,8 och att han inte använder glasögon.

Med den bedömda sättpunkten vid grässtråkets mitt återstod vid pådraget endast ca 300 m. Enligt flyghandboken är startsträckan från stillastående till 15 m flyghöjd 422 m. Farten vid pådraget är inte känd, men då föraren uppgett att stallvarnaren aktiverats, vilket sker 5-10 Mph över stallfarten som är 55 Mph kan den sannolikt ha varit ca 65 Mph. Om föraren tvekat vid pådraget och avvaktat med reducering av klaffläget och dessutom inte stigit med flyghandbokens optimala fartvärde, kan trädislaget ha skett utan att någon reduktion av motoreffekten skett. Den tekniska undersökningen har inte visat på något fel i flygplanets motorsystem. SMHI:s väderutredning visar att det vid tidpunkten rädde risk för förgasaris. Föraren använde inte förvärmning inför landningen. Därför kan förgasaris ha bidragit till den nedsättning av motoreffekten som föraren upplevde.

Olyckan orsakades sannolikt av att föraren felbedömde inflygningen till gräsfältet. Bidragande till detta kan ha varit hans ringa rutin på flygplanstypen och förhållandet att hans synskärpa var något nedsatt. SHK utesluter inte heller att förgasaris kan ha medverkat till en viss nedsättning av motoreffekten