



ISSN 1400-5719

---

## **Rapport RL 2001:50**

***Olycka med flygplanet SE-KDT  
På Stockholm/ Bromma flygplats, AB- län,  
den 27 September 2001***

**Dnr L-077/01**

---

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

2001-12-20

L-077/01

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport RL 2001:50**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 27 september 2001, på Stockholm/Bromma flygplats, AB län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KDT.

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

Ann-Louise Eksborg

Sakari Havbrandt

## Rapport RL 2001:50

L-077/01

Rapporten färdigställd 2001-12-20

---

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-KDT, Piper PA-38-112
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	LidAir AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-09-27, kl. 14.48 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2)
<i>Plats</i>	Stockholm/Bromma Flygplats, AB län, (pos 5921N 01756E; 14 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	Enligt Bromma tornet kl. 14.20: vind 250°/7 knop varierande mellan 220 och 290 grader, molnmängd 1–2/8 med bas 4 200 fot temp. 12 °C, QNH 1012 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>	38 år, student pilot licence
<i>Total flygtid</i>	22 timmar, varav 20 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	22 timmar, varav 20 timmar på typen

---

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 27 september 2001 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KDT inträffat på Stockholm/Bromma flygplats, AB län, samma dag kl. 14.48.

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Gun Ström.

### Händelseförlopp m.m.

Eleven påbörjade sin flygutbildning omkring tre månader före olyckan. Under utbildningstiden hade han vissa svårigheter med landningarna, vilket var anledningen till att han inte bedömts mogen för ensamflygning tidigare.

Eleven hade dagen före den aktuella flygningen gjort sina två första ensamflygningar på Stockholm/Barkarby flygplats. Den aktuella flygningen var hans första ensamflygning från Bromma flygplats. Avsikten var att flyga ut till Svartsjö och sedan tillbaka till Bromma via Älvnäs. Efter en s.k. studs och gå på Bromma skulle utpassering från kontrollzon ske vid Edsviken och återflygning till Bromma via Bosön. Bana 30 var i användning.

Enligt flygplatsprognosen skulle vinden vara 260 grader och 10 knop. Flygskolans gränsvärde för sidvindskomponent vid EK-skolning är 75 procent av den för flygplanstypen demonstrerade sidvindskomponenten. I det aktuella fallet 75 procent av 15 knop, vilket är 11 knop.

Efter inpassering vid Älvnäs rapporterade eleven Björnholmen. Han hade svårigheter att höra vad flygledaren sa och vid tredje anropet från flygledaren fick han order om att vänta vid Björnholmen, vilket han kvitterade. Därefter fick han "klart inflygning" och sedan "klart landa". I samband med "klart landa" meddelade flygledaren att vinden var 250 grader och 11

knop. Eleven upplevde att vinden ökat och att det var turbulent på finalen. Sättningen kom att ske med låg nos, varvid nosstället kröktes och skador uppstod på propeller, motorinstallation m.m.

### **Utlåtande**

Olyckan orsakades av att eleven ej klarade av att hantera den sidvind och turbulens som rådde. Bidragande kan ha varit den stress som uppkom av kommunikationssvårigheterna vid Björnholmen och av den vindökning som skett sedan starten.