

Rapport C 1999:20**L-11/99**

Rapporten färdigställd 1999-04-29

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-YVA , Rans S-6S Coyote II
<i>Ägare/Innehavare</i>	<i>Ej namn i internetutgåvan / webmaster</i>
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-02-20, ca kl.13.15 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Ulricehamn/Timmele flygplats, O län, (pos 5752N 1325E; 179 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind omkring västlig 10–15 knop, tidvis byar upp till 25 knop, sikt god, molnmängd 3–6/8 stratocumulus med bas 1 500 fot, temp./dagpunkt +3/+0 °C, QNH 998 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	53 år, UL
<i>Förarens totala flygtid</i>	140 timmar, samtliga på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	15 timmar
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	22

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av, Ann-Louise Eksborg, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.

Händelseförlopp m.m.

Föraren tillsammans med en passagerare hade startat från Ulricehamn/Timmele flygplats för en lokal flygning. Vid starten var det nästan vindstilla. Efter ca 20 minuters flygning började det att blåsa och det blev turbulent i luften. Föraren beslöt då att återvända till flygplatsen för landning. Under inflygningen till bana 19 ökade vinden från höger och sättningen kom att ske ungefär 30 meter in på banan och på dess vänstra sida. Strax efter sättningen lättade planet igen och föraren beslöt att avbryta landningen och gav fullgas. Efter passage av hangarbyggnad och en skogsrیدا på höger sida om banan fick planet en vindstöt som lyfte höger vinge varpå planets vänstra vinge slog i banan. Därefter tippade planet tillbaka och slog i banan med höger landställ så hårt att höger hjul

lossnade. Planet blev slutligen stående 250 meter från bantröskeln till vänster om banan.

De ombordvarande blev inte skadade och kunde själva lämna flygplanet.

Skador uppstod på höger landställ, vänster ving och nospartiet.

Flygplanet hade gällande flygutprovningstillstånd. I tillståndets särskilda föreskrifter finns en restriktion om att passagerare inte får medfölja i flygplanet under flygutprovningen. I föreskrifterna anges dock att passagerare får medfölja i flygplanet när en flyghandbok har upprättats och godkänts av EAA´s flygchef och tillsammans med utfärdat referensblad återsänts till ägaren. Så hade ännu inte skett vid olyckstillfället. I KSAB Svenska Flygfälts landningskort för flygplatsen anges ”Turbulens vid västlig vind vid landning bana 19”.

Efter olyckan ombads föraren av SHK att inte flytta flygplanet från olycksplatsen innan polisen dokumenterat haveriplats och flygplanet. Detta respekterades inte utan planet transporterades till hangaren innan polisen kommit till platsen.

Utlåtande

Olyckan orsakades av att föraren inte lyckades parera för den turbulens som förekom under landningen.