

## Rapport C 1998:45

## L-101/98

Rapporten färdigställd 1998-11-06

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-YRL</b> , Trike TL-2 ESO-2
<i>Ägare/Innehavare</i>	Per-Olof Johansson, Västerby Holmsjötorp, 696 95 Åmmeberg
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-09-07, kl. 18.50 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Askersunds flygfält, T län, (pos 5852N 1454E; 105 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	SMHI:s analys: vind svag sydostlig, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +16/+13 °C, QNH 1013 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Föraren ådrog sig ett armbrott
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	52 år, UL
<i>Förarens totala flygtid</i>	113 timmar, samtliga på typen
<i>Förarens flygtid de senaste</i>	13 timmar, samtliga på typen
<i>90 dagarna</i>	
<i>Antal landningar de senaste</i>	43, samtliga på typen
<i>90 dagarna</i>	

---

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

SHK har biträts av Terence Acton som operativ och teknisk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

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 skulle tillsammans med en passagerare göra en lokal flygning. Vid uttaxningen på fältet tittade han på vindstruten vid sidan av banan och bedömde att det var nästan vindstill. Han ställde upp flygplanet för start i nordlig riktning och gjorde sedvanliga kontroller före start. Därefter gav han full gas och kontrollerade motorns varvtal, 6 200 varv/minut, samt startade. När farten var 55 km/t förde han fram bygeln. Planet lättade och steg till ca fem meters höjd men började sedan glida åt höger diagonalt mot färdriktningen och stallade. Ekipaget slog i marken ungefär 280 meter från startplatsen.

Föraren ådrog sig ett armbrott och passageraren fick blåmärken.

Flygplanets ving- och landställsrör kröktes och skador uppstod på propellern.

## Utlåtande

Enligt flygplanstypens specifikation är grundtomvikten 160 kg och max flygvikt 380 kg. Föraren har uppgivit att tillsatsvikten var 233 kg, vilket innebär att starten skedde med ca 13 kg övervikt.

Flygplanet var utrustad med motor av typ Rotax 503. Enligt diagram för modellen uppnås full starteffekt på motorn vid 6 500 varv/minut. Motorvarvtalet vid starten var 6 200 varv/minut. Motorn gav således inte full effekt vid starten. Varvtalsförlusten orsakades sannolikt av att propellerbladens stigvinkel var felaktigt injusterade.

Flygplanstypens stallfart är ( $V_s$ ) 48 km/t och lättningfart, stallfart x 1.2, ( $V_2$ ) 58 km/t. Föraren roterade vid 55 km/t, vilket således var för låg lättningfart.

Olyckan orsakades av att:

- starten skedde med övervikt,
- motorn ej gav full starteffekt och
- rotationen skedde vid för låg fart.