

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1998:40

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 7 augusti 1998 vid Lilla Brakärns flygplats, Nyköping, D län, med ett ultralätt luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-VBI.

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

Ann-Louise Eksborg

Rune Lundin

Henrik Elinder

Rapport C 1998:40

L-76/98

Rapporten färdigställd 1998-10-29

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-VBI , ultralätt, Air Creation GTE/XP 15
<i>Ägare/Innehavare</i>	Torgny Johansson, Tuna, Lilla Brakärr 611 95 Nyköping
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-08-07, kl. 21.39 under skymningsljus <i>Ann:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC +2 timmar
<i>Plats</i>	Lilla Brakärrens flygplats (pos 5844N 01654O, ca 53 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privatflygning
<i>Väder</i>	Vind V-NV 7-10 knop, sikt >10 km, molnbasbas >5 000 fot, temp./daggp. +13/+11°C, QNH 1010 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Passageraren fick lättare skador
<i>Skador på luftfartyget</i>	Omfattande
<i>Andra skador</i>	Nedriven luftledning
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	49 år, UL
<i>Förarens totala flygtid</i>	Ca 60 timmar, varav 39 timmar på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, Rune Lundin, 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 avsåg att göra en passagerarflygning med ett ultralätt flygplan av "triketyp". Flygplanstypen har en textilvinge fäst på en mast. Vid fästpunkten är vingen ledad och rörlig i tipp- och rolled. Manövreringen sker med en styrbygel som är förbunden med den ledade vingen och med pedaler som påverkar noshjulet.

Föraren har uppgett att han drog på motorn till fullgas och höll fram styrbygeln under accelerationen. När farten ökade höll han kvar bygeln i det främre läget lite för länge. Vingens anfallsvinkel blev därmed så stor att dess högra del överstegrades och tappade lyftkraften. Resultatet blev en oönskad högersväng i låg fart. Efter att ha svängt 180° kolliderade flygplanet med en luftledning och slog därefter i marken med kraftig högerlutning och låg nos, ca 500 m från startplatsen. Vid händelsen rådde begynnande mörker.

De ombordvarande kunde själva ta sig loss och lämna flygplanet. Passageraren klagade över smärtor i nacke och vänster fot. Vittnen till olyckan kontakade SOS Alarm som kallade polis och ambulans till olycksplatsen.

Utlåtande

Av de samtal med föraren som SHK haft framgår att det inte förelegat något tekniskt fel på flygplanet som medverkat till olyckan.

Flygplanet styrs genom att föraren manövrerar styrbygeln som direkt påverkar hela vingen och ändrar flygplanets tyngdpunkt. Genom att bygeln förs fram lutar således vingen bakåt och bringas till en större vinkel gentemot den anströmmande luften. På motsvarande sätt minskas anfallsvinkeln genom att bygeln förs bakåt, medan svängar initieras genom att bygeln förs i sidled.

Föraren har uppgett att han vid sin senaste flygning före olyckan flugit segelflygplan - med spakstyrning - där effekten av spakutslag är omvänd och att detta medfört att han reflexmässigt reagerat med att föra styrbygeln åt fel håll. Den reaktion han då fick tolkade han som att vingen råkat bli felmonterad, varför han försökte landa omedelbart.

Olyckan orsakades av att föraren manövrerade styrbygeln på ett felaktigt sätt och feltolkade den reaktion han då fick, varvid flygplanet överstegrades.

Medverkande till händelsen var sannolikt också att begynnande mörker gjorde en visuell bedömning av flygläget svårare.

Det inträffade pekar på riskerna med att kombinera trike-flygning med flygning av konventionella flygplan.

Rekommendationer

Inga