

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2001:08

***Olycka med flygplanet RA 02550
på Ronneby flygplats, K län,
den 27 september 2000***

Dnr L-105/00

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

2001-02-16

L-105/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2001:08

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 27 september 2000, på Ronneby flygplats, K län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen RA 02550.

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

Ann-Louise Eksborg

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Rapport RL 2001:08

L-105/00

Rapporten färdigställd 2001-02-16

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	RA 02550 , JAK 50
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/Innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-09-27, kl. 16.56 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Ronneby flygplats, K län, (pos 5616N 1515E; 58 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 130°/8 knop, sikt 6 km i dis, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +15/+12 °C, QNH 1018 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	55 år, PPL
<i>total flygtid</i>	Ca 450 timmar, varav 15 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	15 timmar, samtliga på typen
<i>antal landningar</i>	30
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 27 september 2000 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen RA 02550 inträffat på Ronneby flygplats, K län, samma dag kl. 16.56.

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Gun Ström.

Händelseförlopp m.m.

Föraren skulle flyga sitt nyinköpta flygplan från Ryssland till Frankrike via Sverige. Flygplanstypen är ensitsig, lågvingad och försedd med sporrhjul. Sporrhjulet kan svänga fritt i 360 grader när styrspaken befinner sig framför sitt neutralläge men låses i flygplanets längdriktning när styrspaken befinner sig bakom sitt neutralläge. Flygplanstypen är vanligt förekommande i samband med avancerad flygning.

Den 27 september 2000 startade föraren från Stockholm/Bromma flygplats för att flyga till Ronneby där han skulle övernatta. Flygningen gjordes enligt visuella flygregler och förflöt utan problem. När han närmade sig Ronneby flygplats blev han av flygledaren klarerad att angöra finalen för en direkt inflygning till bana 19. Strax efter sättningen på banan fick flygplanet girstörningar i samband med utrullningen. Föraren försökte att dämpa dessa genom att "styra med bromsarna", d.v.s. bromsa osymmetriskt med de individuella hjulbromsarna. Efter några hundra meters

markrullning fick flygplanet en ground-loop åt vänster och stannade. I samband med ground-loopen knäcktes höger landställ.

Föraren skadades inte och kunde själv lämna flygplanet. Skador uppstod på bl.a. höger landställ och vinge.

Något tekniskt fel som kan ha påverkat händelseförloppet har inte hittats.

Utlåtande

Föraren försökte att korrigera för girstörningen genom individuell hjulbromsning. Denna metod kan medföra kraftiga girmoment på ett flygplan, i synnerhet vid farter över taxningsfart. Effekten av sådana girmoment blir större om sporrhjulet inte har markkontakt eller befinner sig i ett olåst läge.

Olyckan orsakades av otillräcklig kurskontroll i samband med utrullningen. Bidragande till ground-loopen kan ha varit att föraren i samband med bromsningen omedvetet förde fram stigspaken framför dess neutralläge, varvid sporrhjulslåsningen upphörde.