

1999-06-16

L-42/99

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1999:24

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 25 maj 1999 i Skeppsdal NO Åkersberga, AB län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KZR.

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

Ann-Louise Eksborg

Henrik Elinder

Rapport C 1999:24**L-42/99**

Rapporten färdigställd 1999-06-16

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-KZR , Koliber 150
<i>Ägare/Innehavare</i>	Österåkers flygklubb, Fredenvägen 41, 184 33 Åkersberga
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-05-25 kl. 20.20 dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Skeppsdal, NO Åkersberga, AB län, (pos 5930N 1826; ca 10 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 270°/2–3 knop, sikt 10 km, moln 4/8 med bas 2 000 fot, temp +15 °C, QNH 1006 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>Förarens ålder, certifikat</i>	60 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	129 timmar, varav 5 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste</i>	1 timme, ingen på typen
<i>90 dagarna</i>	
<i>Antal landningar de senaste</i>	1, ingen på typen
<i>90 dagarna</i>	

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, och Henrik Elinder, 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 träningsflygning från ett privat grässtråk. Han hade inte flugit flygplanstypen på de senaste sex månaderna. Stråket är beläget mellan två mindre sjöar i en grund dalgång. Det är ca 430 m långt och 20 m brett i riktningen 270°/090°.

Efter start från bana 27 steg föraren till 1 000 fot i höger varv och planerade därefter att landa på samma bana. Föraren tyckte att inflygningen gick helt normalt och på ca 300 fots höjd, när den indikerade farten var ca 85 mph, fällde han ut 20° klaff. Ungefär 100 meter från bantröskeln fick flygplanet utan förvarning ett kraftigt "sjunk". Han gav fullt gaspådrag men lyckades inte förhindra att flygplanet slog i marken ca 50 m från bantröskeln och bromsades upp.

Skador uppstod på landställ, motorfundament och höger vingframkant. Flygplanets nödsändare (ELT) av typ ACK Technologies E-01 aktiverades inte men har vid funktionskontroll efter olyckan visat sig fungera normalt.

Vid maximalt tillåten flygvikt (850 kg) är enligt flygplanstypens flyghandbok den erforderliga landningssträckan 320 m vid havsnivå och en lufttemperatur på +15 °C.

Utlåtande

Föraren hade endast gjort en flygning de senaste 90 dagarna och inte flugit den aktuella flygplanstypen på sex månader, varför han sannolikt inte var i särskilt god flygtrim. Även om det använda stråket uppfyllde gällande minimikrav för flygplanstypen så var det så kort och smalt att extra uppmärksamhet krävdes från förarens sida vid start och landning.

Förarens beskrivning av att flygplanet plötsligt "sjönk igenom" under finalen tyder på att farten då blev för låg. Det är därför rimligt att antaga att han under den senare delen av finalen var så koncentrerad på att sätta flygplanet rätt på banan att han inte uppmärksammade att fartmarginalen till stall minskade. Turbulens eller lokala vindförändringar i närheten av banan kan ha varit den utlösande faktorn för genomsjunkningen.

De horisontella retardationskrafterna vid nedslaget var uppenbarligen inte så stora eftersom flygplanets ELT inte aktiverades.

Olyckan orsakades sannolikt av att föraren hade otillräcklig fartkontroll under landningen.