



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2003:45

***Olycka med flygplanet SE-ECG
på Borås/Viareds flygplats, Ö län, den 10 Juli 2003***

Dnr L-24/03

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

Statens haverikommission (SHK) Swedish Accident Investigation Board

Postadress/Postal address
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors
Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone
Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile
Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail Internet
info@havkom.se
www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2003:45

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 10 Juli 2003, på Borås/Viareds flygplats, O län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-ECG.

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

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

Bilaga 1

Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)

Rapport RL 2003:45

L-24/03

Rapporten färdigställd 2003-12-03

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-ECG, PIPER PA-25-235
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	Varbergs Flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-07-10, kl. 11.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Borås Viared flygplats, O län, (pos 5742N 1251E; 179 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat, Segelflygbogsering
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: nordlig vind, 5-10 knop, god sikt, 3/8 cumulus med bas 4 000 fot, temp./daggpunkt 20/10 °C, QNH 1016 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 55 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	820 timmar, varav 20 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	13 timmar, varav 3 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	14, varav 11 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 10 juli 2003 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-ECG inträffat på Borås/Viared flygplats, O län, samma dag kl. 11.00

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Göran Rosvall, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Nils von Koch.

Händelseförlopp m.m.

Efter en segelflygbogsering avsåg föraren att landa på asfaltbanan 04 som har dimensionerna 800 x 18 m. Inflygningen förlöpte normalt fram till kort final då föraren upplevde ett kraftigt nedsvep varefter han landade på höger hjul. När vänsterhjulet tog mark började flygplanet gira åt vänster och åkte därefter av banan åt vänster. Vid passagen av bankanten kolliderade vänster hjul med ett bankantljus. Därefter girade flygplanet ytterligare åt vänster och kolliderade med en bergklack och blev stående rättvänt med nosen ungefär 135 grader åt vänster i förhållande till den tänkta landningsriktningen.

Höger landställ, landställsinfästning, höger vinge, höger klaff och propellern skadades. Föraren kunde själv oskadd lämna vraket.

Flygplanet ifråga är ett ensitsigt, lågvingat f.d. besprutningsflygplan med sporrställ.

Förarens erfarenhet på flygplanstypen är huvudsakligen från flygning på gräsbanda. Gräs har betydligt lägre friktion än asfalt. Detta medför att man klarar en större avdrift i samband med sättningen vid landning på gräs än på asfalt.

Utlåtande

Vid landningen rådde sidvind från vänster, vilket kräver att flygplanet lutar åt vänster och att höger sidroder ansätts för att möjliggöra en sättning utan avdrift. Den aktuella landningen skedde med lutning åt höger, vilket innebär att flygplanet måste ha haft avdrift åt höger vid sättningen. Eftersom det aktuella flygplanet hade sporrställ där masscentrum ligger bakom huvudhjulen, medförde avdriften åt höger att huvudhjulen tog upp sidkrafter åt vänster. Detta ledde till att flygplanet kom att gira åt vänster.

Att landningen kom att ske på höger hjul tyder på att föraren inte hade full kontroll på flygplanet i samband med sättningen. Detta kan ha berott på att finalfarten var för låg i förhållande till den turbulens som rådde.

Olyckan orsakades sannolikt av att finalfarten var för låg, vilket ledde till att föraren inte hade full kontroll på flygplanet i samband med landningen.