



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2004:05

Olycka med flygplanet SE-XIC på Hornlanda flygplats, E län, den 12 juli 2003

Dnr L-25/03

BCL-referens på sista sidan reviderad 2004-04-06

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

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2004:05

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 12 juli 2003, på Hornlanda flygplats, E län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XIC.

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 2004:05

L-25/03

Rapporten färdigställd 2004-02-13

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-XIC, Neco Lancair, LNC2
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Experiment gällande flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-07-12, kl. 15.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Hornlanda flygplats, E län, (pos 5752N 01550E; 100 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: västlig vind 5-10 knop, sikt 5-20 km, 2-5/8 cumulus/cumulonimbus med bas 2 000 fot, 6/8 på 5 000 fot, regnskurar i området temp./daggpunkt +14/+12 °C, QNH 1008 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 62 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	1496 timmar, varav 637 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	3 timmar, allt på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	4

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 12 juli 2003 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XIC inträffat på Hornlanda flygplats, E län, samma dag kl. 15.30.

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Magnus Axelsson.

Händelseförlopp m.m.

Föraren hade tidigare på dagen, i sällskap med en kamrat i ett annat flygplan startat från Barkarby flygplats i Stockholm och flugit till Västerviks flygplats. Från Västervik gick färden vidare till Hornlanda flygplats som ligger ungefär 40 km västnordväst om Västervik. Flygplatsen har en asfaltsbana med dimensionerna 815 x 9 m i riktning 21/03. Vid sidan av banan finns grässtråk, vilket ger en total bredd av 19 m. På höger sida om bana 21, ungefär 50 m från bankanten, finns en skogsdunge. Gräsytorna utanför den hårdgjorda banan var mycket mjuka beroende på kraftigt regnande dagarna före olyckan. Föraren var genom tidigare flygningar till Hornlanda bekant med flygplatsen.

Vinden var västlig och det regnade när han kom fram till Hornlanda varvid han beslutade sig att landa på bana 21. Inflygningen förflöt normal tills strax före sättning då en kraftig vindby flyttade flygplanet åt vänster. Föraren styrde emot men kunde inte förhindra att sättningen kom att ske med

vänster hjul utanför banan. Han drog då på full gas för att komma upp igen, men vänsterhjulet gav för högt motstånd i det mjuka gräset, vilket ledde till en sk. ground-loop¹ åt vänster. Därefter kanade flygplanet baklänges ut i en intilliggande åker. Föraren fick en lättare whip-lash skada i samband med avåkningen. Flygplanet fick skador på propeller, landställ och roder.

Enligt BCL-D² 1.2 bilaga 3 ska start- och landningsområdets bredd vara minst 10 m. Den totala stråkbredden inklusive start- och landningsområdet ska vara minst 30 m.

Det aktuella flygplanet har en stallfart av 54 knop och huvudstället har däcksdimensionen 4.00 x 4 tum, vilket innebär att diametern är ungefär 300 mm. Flygplanets noshjul är frivängande, vilket innebär att styrning under markkörning sker med hjälp av huvudhjulets hjulbromsar.

Utlåtande

Det förekom cumulonimbusmoln i området, vilket medför att vinden kan ha växlat kraftigt både i styrka och i riktning. Skogsdungen på höger sida av banan kan ha medfört att det förekommit lokala rotor³ eller annan turbulens över flygplatsen.

Föraren överraskades av en kraftig vindby i samband med sättning. Vänster hjul hamnade på det mjuka grässtråket varvid det relativt lilla hjulet skar ned och bromsade så kraftigt att föraren inte kunde motverka detta. Motorpådraget gav en asymmetrisk dragkraft åt vänster, vilket bidrog till att flygplanet girade åt vänster. När vänstergiren väl startat fanns det ingen möjlighet att undvika en ground-loop.

Olyckan orsakades sannolikt av att föraren inte lyckades kompensera för en kraftig vindby i samband med sättningsen. Bidragande har varit att banan var smal och att bärigheten på grässtråket var för låg.

¹ Ground-loop: Flygterm för en snabb okontrollerad sväng på marken

² BCL-D: Bestämmelser för civil Luftfart - Driftsbestämmelser

³ Rotor: Stationär eller rörlig virvelvind som orsakas av att vind sveper över eller runt ett hinder