



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2004:06

**Olycka med flygplanet SE-KUZ
vid Hellby säteri, Västerås, U län, den 8 juli 2003**

Dnr L-26/03

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

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2004:06

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 8 juli 2003, vid Hellby säteri, Västerås, U län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KUZ.

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 2004:06

L-26/03

Rapporten färdigställd 2004-03-04

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-KUZ, CESSNA 150M
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-07-08, kl. 20.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Hellby säteri, Västerås, U län, (pos 5933N 01638E; 9 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Sydvästlig vind 5 knop, god sikt, inga moln under -5 000 fot, temp./daggpunkt + 20/+14 °C, QNH 1011 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, 67 år, A-certifikat
<i> Total flygtid</i>	451 timmar, varav 263 timmar på typen
<i> Flygtid senaste 90 dagarna</i>	5 timmar, allt på typen
<i> Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	18

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 9 juli 2003 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KUZ inträffat vid Hellby säteri, Västerås, U län, den 8 juli kl. 20.30.

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Magnus Axelsson.

Händelseförlopp m.m.

Föraren avsåg att göra en lokal nöjesflygning från ett privat flygfält. Han startade på bana 09 och kom tillbaka för landning ungefär 45 minuter senare. Han hade uppfattningen att starten skett med motvindskomponent och förutsatte att vinden inte hade ändrats varför han ansatte en landning på bana 09. Eftersom han kom in en aning högt bestämde han sig för att fälla ut full klaff, d.v.s. 40 grader, istället för 30 grader som han normalt använder. Bantröskeln passerades med högre fart än normalt och sätningen kom att ske långt in på banan. Föraren bedömde att han skulle få stopp på flygplanet före banans slut. Vid inbromsningen låstes dock troligen hjulen varvid flygplanet sladdade och hamnade i ett dike som ligger i slutet av banan.

Föraren, som var oskadd, kunde själv lämna vraket som bl.a. hade fått skador på propeller, noshjulsben, motorkåpor och motorinfästningar. Föraren observerade att klaffarna var helt infällda efter olyckan.

Flygplanet är utrustat med en elektrisk klaff som kan regleras mellan 0 och 40 grader. Klaffen regleras med en treläges vippströmbrytare. I mittenläget är klaffmotorn avstängd. Om strömbrytaren förs nedåt går klaffen mot 40 grader så länge man håller reglaget nedåt. Om strömbrytaren förs uppåt

går klaffen mot 0 grader tills brytaren aktivt återförs till mittläget. Reglaget sitter på instrumentpanelen något till höger om centrumlinjen. Det är utformat så att det liknar en sektion av en vingklaff och står ut ungefär fyra cm från instrumentbrädan. Reglaget har inget skydd för oavsiktlig påverkan.

Flygfältet hade dimensionerna 520 x 30 m och ytan bestod av kortklippt gräs som var något fuktigt. Fältet lutade något nedåt i banriktning 09.

SHK har gjort nedanstående beräkning av erforderlig landningssträcka under förutsättning att fältets lutning var 1% och att västlig vind av 5 knops styrka rådde.

Enligt BCL-D 1.5 är erforderlig landningssträcka vid privatflygning 1.43 gånger flyghandbokens uppgifter om landningssträcka från 50 fots höjd.

Med utgångspunkt i att erforderlig landningssträcka är 470 m inklusive faktorn 1.43 kan följande beräkning i detta fall göras.

Korrektions faktor i %

	Bana 09	Bana 27
Temperatur	+ 1,5 %	+ 1,5 %
Vind	+ 5 %	- 5 %
Gräs	+ 20 %	+ 20 %
Lutning	+ 8 %	- 8 %
Flygvikt	- 7,5 %	- 7,5 %
Klaff 0	+ 20 %	
	720 m	462 m
Erf. Landningssträcka		
Utan faktorn 1,43	504 m	323 m

Beräkningen ovan visar att fältet var för kort för landning på bana 09 under rådande förutsättningar. Den visar också att fältet var tillräckligt långt för att operera flygplanstypen under förutsättning att full klaff användes och att det inte var medvind.

Utlåtande

Föraren valde att landa i samma riktning han startat 45 minuter tidigare. Vid lokala flygningar är detta ett naturligt beteende och det är lätt att låta bli att göra ett nytt aktivt beslut om vilken bana man ska använda när man nyligen fattat ett sådant beslut.

Mycket tyder på att klaffen var infälld under landningen. Det har inte kunnat fastställas varför denna var infälld. Det är möjligt att föraren oavsiktligt kommit åt reglaget så att den förts till det övre läget där klaffen faller in helt. Det är också möjligt att föraren av misstag förde upp reglaget direkt efter det att han fällt ut full klaff.

Föraren uppmärksammade att farten var hög och att han kom långt in på fältet men bedömde ändå att han skulle få stopp på flygplanet före banans slut. Den bedömningen baserade sig på den felaktiga uppfattningen att motvind rådde och att full klaff var utfälld. Vid bromsningen kom hjulen att låsas, vilket ökade utrullningssträckan ytterligare.

Olyckan orsakades av att föraren inför landningen inte förutsättningslöst värderade vilken bana som skulle användas utan litade till sitt tidigare beslut om banriktning. Bidragande kan ha varit att klaffen kom att vara infälld under landningen.