



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2004:08

**Olycka med flygplanet SE-XUD
vid Lönnslätt, Tjustorp, M län, den 28 augusti 2003**

Dnr L-45/03

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 2004:08

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 28 augusti 2003, vid Lönslätt, Tjustorp, M län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XUD.

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 2004:08

L-45/03

Rapporten färdigställd 2004-03-04

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-XUD, RV 6-A
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Experiment/gällande flygutprovningstillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2003-08-28 kl. 12.20 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Lönslätt, Tjustorp, M län (pos 5533N 01309E; 30 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Västlig vind, varierande mellan 200 och 300 grader, 10 knop, god sikt, 2-4/8 cumulus/stratocumulus med bas 4 000 fot, temp./daggpunkt +17/+6 °C, QNH 1008 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, 58 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	520 timmar, varav 32 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	34 timmar, varav 32 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	73, varav 68 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 28 augusti 2003 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XUD inträffat vid Lönslätt, Tjustorp, M län, samma dag kl. 12.20.

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.

Den privata flygplatsen bestod av en gräsyta, i nord-sydlig riktning, med dimensionerna 325 x 18 m. I anslutning till den södra delen fanns en stubbåker som sträckte sig ungefär 50 m i banans förlängning. Vid övergången mellan bana och stubbåker fanns en väg som medförde en nivåskillnad på ungefär 5 cm. Vid banans västra kant fanns en trädråd.

Föraren hade utfört huvuddelen av flygutprovningen på flygplatser med betydligt längre banor än den aktuella. Han var nu i slutfasen av utprovningen och avsåg att göra de avslutande proven från den privata flygplatsen. Han hade tidigare utfört ett antal lyckade landningar på den.

Föraren hade vid det aktuella tillfället utfört en landning med direkt efterföljande start och gick in i landningsvarvet för en ny landning på bana 18. Sättningen kom att ske 75-100 m in på banan. Han bromsade inte hårt då han bedömde att återstående bana skulle räcka till och han såg inte heller någon fara med att rulla ut i stubbåkern.

När flygplanet nått banans slut var farten nere i ungefär 30 km/h, men när nivåskillnaden mellan väg och stubbåker passerades, högg noshjuls-gaffeln fast i kanten. Gaffeln böjdes bakåt varvid noshjulsbenet fick markkon-

takt och bromsade upp flygplanet så att det ställde sig på nosen och långsamt tippade över till ryggläge. Föraren, som var oskadd, kunde själv lämna vraket.

Flygplanet fick skador på propeller, huv, flygkropp, vänster vingpets och stjärtparti.



Enligt BCL-D 1.2 ska den totala stråkbredden vara minst 30 m. Vidare ska det vara hinderfritt i sida med vinkeln 1:3 upp till 25 m höjd.

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

Flygplanet var under flygutprovning och hade inte någon fastställd flyghandbok. Erforderlig landningssträcka var därmed inte fastställd för flygplansindividens.

I broschyrliknande material från byggsatstillverkaren är landningssträckan angiven till 500 fot (150 m). Det anges inte under vilka förutsättningar denna landningssträcka gäller.

SHK har studerat flyghandböckerna till två andra exemplar av flygplans-typen och funnit att landningssträckan inklusive faktorn 1,43 var 495 respektive 500 m.

Med utgångspunkt i att erforderlig landningssträcka är 500 m inklusive faktorn 1.43 kan följande beräkning i detta fall göras.

Korrektions faktor i %:

Temperatur	0 %
Vind	0 %
Gräs	+20 %
Lutning	0 %
Flygvikt	-7,5 %

Erf. landningssträcka 555 m

Utan faktorn 1,43 388 m

Beräkningen visar att fältet var för kort för landning under rådande förutsättningar.

Utlåtande

Uppgiften om en landningssträcka på 500 fot (150 m) är av reklamkaraktär och bör behandlas med försiktighet. Det enda rimliga antagandet är att denna korta sträcka avser en landningsrullsträcka på hårdgjord bana. Läger man till sträckan från 50 fots höjd till sättning och faktorer enligt BCL-D blir erforderlig landningssträcka utan korrektionsfaktorer ungefär 475 m.

Vinden var varierande i riktning och det är möjligt att det var en medvindskomponent som medförde både att landningen skedde längre in på banan och att föraren missbedömde möjligheten att stanna före banans slut.

Förarens uppfattning att det var problemfritt att rulla ut i stubbåkern har bidragit till att han fullföljde landningen och att han inte bromsade hårt när han märkte att sättningen kom att ske längre in på banan än normalt.

Olyckan orsakades av att landningen planerades på ett för kort fält och att förarens bedömning av möjligheten att utan skador rulla ut på stubbåkern var felaktig.