



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2003:43

***Olycka med det ultralätta flygplanet SE-YXT
söder om Ulricehamn, O län, den 29 april 2003***

Dnr L-07/03

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 2003:43

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 29 april 2003, söder om Ulricehamn O län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YXT.

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

Lena Svenaeus

Sakari Havbrandt

Bilaga 1

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

Rapport RL 2003:43

L-07/03

Rapporten färdigställd 2003-11-19

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-YXT, Airborne Windsport Edge X (Trike)
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ultralätt klass A, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	GWAIHIR
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2002-04-29, kl. 18.40 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Beanäs, söder om Ulricehamn, O län, (pos 5740N 01323E; 165 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Sydvästlig vind, god sikt, temp./daggpunkt +10/+7 °C, QNH 1001 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 32 år, UL-certifikat
<i>Total flygtid</i>	31 timmar, varav 14 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	0:40 timmar, allt på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	11

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 8 maj 2003 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YXT inträffat i Beanäs söder om Ulricehamn, O län, den 29 april kl. 18.40.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Lena Svenaeus, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Föraren startade från Timmele flygplats och avsåg att tillsammans med en passagerare göra en lokal flygning. Ungefär 15 km söder om Ulricehamn på 200 m höjd började motorn att gå dåligt och stannade strax därefter. Föraren ansatte en nödlandning på en lerbank vid en uttorkad vik vid en liten sjö. Under inflygningen försökte passageraren att starta motorn genom att dra i starthandtaget utan att lyckas. Landningen gick till en början bra men när föraren efter sättningen började bromsa skar noshjulet ner i leran varvid triken välte framåt och blev stående på nosen. De båda ombordvarande kunde själva lämna vraket. Föraren var oskadd och passageraren fick lite ont i ena axeln. Triken fick skador på landstället och på flera rör i vingstrukturen.

Efter landningen konstaterade föraren att bägge strömbrytarna till motorns tändsystem stod i läge "från". Motorn gick utan anmärkning när föraren provstartade den efter nödlandningen.

Föraren har uppgivit att han under flygningen hade dragit ner dragkedjan till sin overall då han kände sig för varmt klädd. Under overallen hade han en fleecetröja med snören som hade s.k. stoppkulor. Föraren tror själv

att en av kulorna kan ha fastnat i strömbrytarna till tändningen och först stängt av den ena och sedan den andra.

Strömbrytarna, som sitter på sitsens högersida, är skyddade mot oavsiktlig påverkan genom att skyddsbleck är monterat på bågge sidor av dem.

Utlåtande

Föraren valde att koncentrera sig på att genomföra nödlandningen istället för att utföra åtgärderna enligt nödchecklistan. Med tanke på den låga flyghöjden är förarens agerande förståeligt.

Vid flygning med en trike som har en skjutande propeller är det särskilt viktigt att de ombordvarande har en tät klädsel, så att inga lösa föremål kan falla ut.

Det kan diskuteras om det befintliga skyddet mot oavsiktlig påverkan av tändningsströmbrytarna är tillfyllest med tanke på placeringen. Brytarna ska kunna manövreras med grova handskar på händerna, vilket medför att även andra föremål kan komma in mellan skyddsblecken. En trikes grundkonstruktion medger inte någon väl skyddad placering för motorreglage. Problemet måste därför lösas med operativa procedurer, som säkerställer oavsiktlig påverkan av reglage.

Olyckan orsakades sannolikt av att strömbrytarna till tändningen oavsiktligt stängdes av genom att delar av förarens klädesplagg interfererade med dem.