



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport om
luftfartshändelse 1986-10-05
på Fornbo flygplats, B län
SHK ärende SE-YCD 48/86

| INNEHÅLL | Sid |
|--|-----|
| SAMMANFATTNING | 3 |
| INLEDNING | 4 |
| 1 FAKTAREDOVISNING | 5 |
| 1.1 Redogörelse för händelseförloppet | 5 |
| 1.2 Personskador | 5 |
| 1.3 Skador på luftfartyget | 5 |
| 1.4 Andra skador | 5 |
| 1.5 Besättningen | 6 |
| 1.6 Luftfartyget | 6 |
| 1.7 Meteorologisk information | 7 |
| 1.8 Navigationshjälpmedel | 7 |
| 1.9 Radiokommunikationer | 7 |
| 1.10 Flygfältsdata | 7 |
| 1.11 Färd- och ljudregistratorer | 7 |
| 1.12 Haveriplats och flygplanvrak | 7 |
| 1.12.1 Haveriplatsen | 7 |
| 1.12.2 Flygplanvraket | 8 |
| 1.13 Medicinsk information | 8 |
| 1.14 Brand | 8 |
| 1.15 Överlevnadsmöjligheter | 8 |
| 1.16 Särskilda prov och undersökningar | 8 |
| 1.17 Övrigt | 8 |
| 2 ANALYS | 9 |
| 3 SLUTSATSER | 9 |
| 3.1 Undersökningsresultat | 9 |
| 3.2 Sannolik haveriorsak | 10 |
| 4 REKOMMENDATIONER | 10 |

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timma

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT

Ärende SE-YCD 48/86

| | |
|-----------------------------|---|
| Luftfartyg typ: | Weedhopper JC-24 C Ultra-lätt Experiment/Privat |
| Tidpunkt för händelsen: | 1986-10-05 ca kl 17.00 |
| Plats: | Fornbo flygplats, B län |
| Typ av flygning: | Taxning |
| Väder: | Lugnt, vackert |
| Antal ombord: | Besättning: 1 Passagerare: 0 |
| Personskador: | Allvarliga |
| Skador på luftfartyget: | Omfattande |
| Förarens ålder, certifikat: | 33 år, ej certifikat |
| Förarens totala flygtid: | 0 timmar |

En kamrat till ägaren av flygplanet började taxa planet mot hangaren. Taxningen övergick till att bli en okontrollerbar flygning där flygplanet ställade under högersväng och slog i marken.

Bidragande faktorer till olyckan har varit:

- o För hög motoreffekt vid taxning.
- o Förarens okunskap om flygning.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1986-10-05 om att det ultralätta luftfartyget SE-YCD havererat på Fornbo flygplats, Åkersberga.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av Hans Gullberg, ordförande, och Åge Röed, utredningschef.

SHK har biträtts av Tomas Backman som expert.

SHK har sammanträtt

| <u>Dag</u> | <u>Plats</u> | <u>Närvarande</u> |
|------------|--------------|--|
| 1987-05-07 | | Gullberg, Backman, flygplanets ägare och föraren |

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Ägaren till flygplanet hade utfört några starter och landningar med flygplanet SE-YCD på flygfältet och därefter börjat förbereda för hemfärd. Flygplanet stod parkerat ute på fältet medan ägaren uppehöll sig invid hangaren sysselsatt med att iordningställa en släpvagn för flygplanets hemtransport.

I detta skede tog en kamrat till ägaren och startade flygplanets motor och satte sig i förarstolen. Han började, ägaren ovetande, taxa flygplanet över fältet i riktning mot hangaren. Taxningen övergick mycket snart till att bli korta luftburna hopp med nedslag i marken dessemellan.

Vid det sista hoppet lyfte flygplanet till en höjd av 5-6 m där det stallade under högersväng och slog i marken med höger vingspets först. Flygplanet vreds runt vingspetsen ca 180° varefter kabin delen slog i marken.

Vid islaget skadades föraren allvarligt i bägge fötterna.

Haveriet inträffade 1986-10-05 ca kl 17.00.

1.2 Personskador

| | <u>Besättning</u> | <u>Passagerare</u> | <u>Övriga</u> |
|--------------------|-------------------|--------------------|---------------|
| Omkomna | | | |
| Allvarligt skadade | 1 | | |
| Lindrigt skadade | | | |
| Inga skador | | | |

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande strukturskador.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 33 år och hade ej gällande certifikat.

| <u>Flygtid (timmar)</u> | <u>24 timmar</u> | <u>90 dagar</u> | <u>Totalt</u> |
|-------------------------|------------------|-----------------|---------------|
| Alla typer | 0 | 0 | 0 |
| Denna typ | | | |

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 0

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Ichi Gadelius, c/o Broms, Valhallavägen 174,
115 27 STOCKHOLM

Luftfartyget

| | |
|--|--------------------------------|
| Typ: | Weedhopper JC 24 C |
| Serienummer: | 2075-249 |
| Tillverkningsår: | 1982 |
| Flygvikt, max tillåten: | 195 kg, aktuell ca 190 kg |
| Aktuellt tyngdpunktsläge: | - |
| Motorfabrikat: | Rotax Bombardier |
| Motormodell: | Rotax 377 |
| Antal motorer: | 1 |
| Bränsle (typ/beteckning) som tankats före händelsen: | Bilbensin 95 oktan 2% oljeinbl |
| Total gångtid (luftfartyget): | Ca 30-35 timmar |
| Motorgångtid: | Ca 10 timmar |

Anm. Gångtider går inte att få verifierade då inga böcker förts.

Flygplantypen är belagd med generellt flygförbud sedan 86-06-24 p g a bristande redovisning av den strukturella hållfastheten.

1.7 Meteorologisk information

Svag vind, ringa molnighet, ca 10°C.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

1.9 Radiokommunikationer

Förekom ej.

1.10 Flygfältsdata

Ca 500 m långt grässtråk, 15 m brett i öst-västlig riktning.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Förekom ej.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position 59° 29,8' N 18° 25,5' E

Haveriet skedde på flygfältet, se avsnitt 1.10.

1.12.2 Flygplanvraket

Maskinen blev mycket demolerad med brustna och krokiga strukturrör.

1.13 Medicinsk information

Föraren var fullt frisk före haveritillfället. Han bröt båda fötterna (totalluxation) och är fortfarande sjukskriven.

1.14 Brand

Utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Möjligheter till överlevnad efter en stall från 5-6 m höjd med denna, strukturellt veka och för förarens skydd dåligt utrustade flygplantyp, är trots allt god. Farten var låg, under 20 knop och massorna var små, varför energinnehållet var litet.

ELT

Fanns ej.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

1.17 Övrigt

Föraren har uppgivit att han tydligen kört för fort vid taxningen och därför oavsiktligt blivit luftburen. Föraren har dessutom uppgivit att han sökt landa genom att skjuta fram spaken.

2 ANALYS

Vid taxningen mot hangaren har föraren använt för hög motoreffekt och blivit luftburen. Vid de landningsförsök som föraren gjorde har han inte minskat motoreffekten tillräckligt för att uppnå så låg fart att flygplanet stannade kvar på marken. Att som föraren gjorde skjuta fram spaken, ökar bara hastigheten och landningsförsöken blir till studsar. Motoreffekten har dock inte varit större än att högervingen stallat och slagit i marken när föraren lagt maskinen i en högersväng.

Enligt 4 kap 3 § luftfartslagen (1957:297) är endast den som har ett luftfartscertifikat, som är utfärdat eller godkänt i Sverige, behörig att tjänstgöra som förare på ett luftfartyg. Föraren saknade sådant certifikat.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var inte behörig att utföra flygningen.
- b) För flygplanet gällde flygförbud.
- c) Föraren saknade all flygutbildning.
- d) Föraren använde för stor motoreffekt under taxning och blev oavsiktligt luftburen.
- e) Föraren förfor felaktigt vid landningsförsök.
- f) Maskinen stallade från 5-6 m höjd under högersväng.

3.2 Sannolik haveriforsak

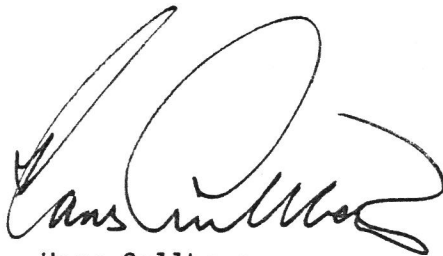
En taxning på marken övergick till att bli en okontrollerbar flygning där flygplanet ställade under högersväng och slog i marken.

Bidragande faktorer till olyckan har varit:


- o För hög motoreffekt vid taxning.
- o Förarens okunskap om flygning.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.



Hans Gullberg



Åge Röed

Datum för rapportens undertecknande: 1987-05-15