



Arvid Larsson
SHK
BIBLIOTEKET

HAVERI

SE-YFA, Ultralätt Goldwing

Laxå flygplats, T län

29 december 1982

UTREDNINGSRAPPORT SE-YFA 63/82

Januari 1984



UTREDNINGSRAPPORT

ANGAENDE HAVERI

VID LAXA FLYGPLATS

DEN 29 DECEMBER 1982

FLYGPLANTYP	ULTRALÄTT GOLDWING
REGISTRERING	SE-YFA
ÄGARE	H/B ULTRALÄTT IMPORTEN DALBY, 690 42 ZINKGRUVAN
BESÄTTNING, ANTAL	1
PASSAGERARE, ANTAL	0
HAVERIPLATS	58 ⁰ 59' N 14 ⁰ 40'E
TIDPUNKT FÖR HAVERIET	1982-12-29 KL 15.05*)

*) All tidsangivelse i denna rapport avser svensk normaltid

NORDAIDS FILE NO

INNEHÅLL	Sid
INLEDNING	
1	FAKTAREDOVISNING 1
1.1	Redogörelse för flygningen 1
1.2	Personskador 1
1.3	Skador på flygplanet 1
1.4	Andra skador 1
1.5	Besättningen 1
1.6	Flygplanet 1
1.7	Vädret 2
1.8	Flygfältet 2
1.9	Haveriplats och flygplansvrak 2
1.9.1	Haveriplats 2
1.9.2	Flygplansvrak 2
2	ANALYS 2
3	SLUTSATSER 3
3.1	Sammanfattning av undersöknings- resultat 3
3.2	Sannolik haveriorsak 3

Bilaga

1. Registerutdrag betr föraren (SHK aktbilaga 8)

INLEDNING

Under inflygning för landning bana 03 Laxå flygplats sjönk flygplanet SE-YFA genom och slog i marken strax hitom banan.

Flygplanet fick betydande skador medan föraren undkom oskadd.

Händelsen anmäldes av föraren samma dag till Statens haverikommission.

Kommissionen - lagman K-E Andersson och civilingenjör Åge Röed - har verkställt undersökning av det inträffade.

Som expert har under utredningen medverkat flygkapten P O Olsson.

Kommissionen har sammanträtt

1983-11-25

SHK kansli

Närvarande

Andersson, Röed och Olsson

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för flygningen

Flygningen, som var förarens första med ett ultralätt flygplan, avsåg inflygning på flygplantypen på Laxå flygplats. Avsikten var att göra ett landningsvarv. På finalen gjorde föraren gasavdrag till "snabb tomgång" med genomsjunkning som följd. Gaspådrag gav ej tillräcklig motoreffekt varför flygplanet fortsatte att sjunka och slog i marken strax hitom banan.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på flygplanet

Betydande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren (född 340105) hade giltigt A+S-certifikat gällande till 830531. Total flygtid 550 timmar. Senaste 90 dagar 5 timmar. Denna typ 0,05 timmar. Vila senaste 24 timmarna 9 timmar.

1.6 Flygplanet

Flygplanet, ett ultralätt typ Goldwing, var tillverkat år 1982 av Eurowing, East Kilbride, Skottland med tillverkningsnummer EW-65-326. För flygplanet fanns av luftfartsverket utfärdat tillfälligt flygtillstånd avseende privat flygning i avvaktan på ordinarie flygtillstånd. Tillståndet gällde för tiden 1982-12-21 - 1983-01-24. Vid haveritillfället hade flygplanet en gångtid av 25 timmar. Det var försett med en 32 hkr motor typ Fuji-Robin E G 34 P M.

Flygplanet ägdes av Ultralätt Import H/B, Dalby, 690 42 Zinkgruvan.

Flygplanets vikt och tyngdpunkt låg inom tillåtna gränser.

1.7 Vädret

VMC sikt 50 km, vind omkring 30° / 3 knop.

1.8 Flygfältet

Laxå flygplats 2 km öster Laxå.

Asfaltstråk 03/21, 900 x 30 m.

1.9 Haveriplats och flygplansvrak

1.9.1 Haveriplats

Oberedd skogsmark 12 m före bana 03 Laxå flygplats.

1.9.2 Flygplansvrak

Vraket undersöktes ej av SHK enär det ej förelåg någon misstanke om att något tekniskt fel fanns på flygplanet.

2 ANALYS

Ultralätta flygplan har förhållandevis svaga motorer och låg vikt. Vid farter nära stall har de ett högt motstånd. Drar man av gas i en flack planē kan flygplanet därför snabbt förlora fart och höjd. Max motoreffekt räcker inte alltid till för att häva genom-sjunkningen. Enda sättet att komma ur svårigheten kan vara att sänka nosläget, vilket förutsätter att man har tillräcklig flyg-höjd. I det aktuella fallet drog föraren snabbt av gas på låg höjd med genom-sjunkning och okontrollerbar hård sättnig som resultat.

Samspelet mellan gasreglage och roder (d v s dragkraft och planē-vinkel) är av avgörande betydelse för säker flygning. Detta gäller inte minst ultralätta flygplan.

Föraren utnyttjade inte möjligheterna för en säker landning med tanke på att flygplanet har en rullsträcka av endast 50 m och tillgänglig banlängd var 900 m.

Till den misslyckade landningen har främst bidragit förarens bristande erfarenhet och kunskaper vad avser flygning med ultralätta flygplan. Tidigare hade han endast flugit flygplan av konventionell typ.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a. Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b. Flygplanet var luftvärdigt.
- c. Det finns inga skäl att misstänka något tekniskt fel på flygplanet.
- d. Föraren hade ej tidigare flugit ultralätta flygplan.

3.2 Sannolik haveriorsak

Under inflygning för landning har föraren på låg höjd gjort ett för stort gasavdrag med genomsjunkning som följt. Efterföljande gaspådrag var otillräckligt för att häva genomsjunkningen.

Bidragande orsak till haveriet har varit förarens bristande kunskaper om flygplanets flygegenskaper.



K-E Andersson



Åge Röed

1984-01-19