

**Rapport C 1999:53****L-89/99**

Rapporten färdigställd 1999-12-03

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-KLG</b> , Bellanca 8KCAB
<i>Ägare/Innehavare</i>	Tullinge Aerobatic Center T.A.C. AB Gavenius väg 2 B, 141 60 Tullinge
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-09-10, kl. 20.15 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Dala-Järna flygplats, W län, (pos 6033N 1422E; 236 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind växlande eller SV < 5 knop, mycket god sikt, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +10/+5 °C, QNH 1030 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Omfattande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren: ålder, certifikat</i>	21 år, A med instrumentbehörighet
<i>total flygtid</i>	280 timmar, varav 8 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	21 timmar, varav 8 timmar på typen
<i>antal landningar</i>	
<i>senaste 90 dagarna</i>	49, varav 19 på typen

---

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.

**Händelseförlopp m.m.**

Föraren startade med flygplanet från Dala-Järna flygplats för ett träningspass i avancerad flygning. Han hade inte tidigare flugit från det aktuella fältet. Efter starten tänkte han först göra en landning på grässtråket till vänster om bana 21 och gjorde ett vänstervarv på ca 700 fots höjd. På finalen låg flygplanet för högt, varför han var tvungen att vingglida för att öka sjunkhastigheten. När han gick ur vingglidningen i höjd med bantröskeln var farten något för hög. Utflytningen blev därför längre än vad föraren hade räknat med och sättningen kom att ske ungefär halvvägs in på det 900 meter långa stråket. Efter några studsar tog flygplanet mark med både huvudhjulen och sporrhjulet. När flygplanet hade rullat på marken några sekunder tyckte föraren att han snabbt närmade

sig slutet på stråket och bromsade med hjulbromsarna. Flygplanet tippade då framåt så att propellern tog i marken. Därefter tippade flygplanet sakta över nosen och lade sig på rygg ca 50 meter från stråkkanten. Föraren skadades inte och kunde själv lämna flygplanet.

Skador uppstod bl.a. på flygplanets frontparti, vingar och fena.

Efter olyckan gjordes en teknisk undersökning av flygplanets bromssystem utan att något fel kunde konstateras.

### **Utlåtande**

Händelseförloppet styrker förarens uppfattning att farten var för hög vid utflytningen. Farten kan även vid den sena sättningen ha varit något för hög, eftersom flera studsar uppstod. När sporrhjulet tog mark var den återstående delen av stråket för kort för en normal utrullning. Den kraftiga inbromsning som föraren då ansatte resulterade i ett tippmoment framåt som fick flygplanet att tippa över nosen.

Olyckan orsakades av att föraren inte avbröt landningen när han konstaterade att farten vid utflytningen var för hög och att sättningen skulle komma att ske långt in på stråket.