

2018-09-03

L-91/94

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1995:24

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 8 september 1994 i Nottebäck NO Växjö, G län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-GVX.

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

Olle Lundström

Nils Benker

Claes Jernow

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-GVX , Piper PA-28-181
<i>Ägare/innehavare</i>	Anders Swanson Lindås 1, PL 1345 370 12 HALLABRO
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1994-09-08, kl. 19.10 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Nottebäck, G län, (pos 5706N 1512E; 60-75 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 180□/10 knop, sikt 8 km fuktdis, moln 8/8 st/sc bas 3000 ft, temp/daggp +15/+11□C, QNH 1012 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	33 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	95 timmar, varav på typen 87 timmar
<i>Förarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	28 timmar/35 landningar

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av Olle Lundström, ordförande, Nils Benker, utredningschef, och Claes Jernow, sakkunnig.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson.

Syftet med undersökningen är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Den aktuella dagen skulle föraren flyga från Ronneby till Stockholm och åter. En passagerare medföljde. Flygplanet var fulltankat vid starten från Ronneby kl. 10.53. Föraren flög först till Stockholm/Arlanda och landade där vid 13-tiden (tachometertid 2,33). Därefter startade han kl. 16.05 och flög till Stockholm/Bromma där han landade kl. 16.25 (tachometertid 0,33). Båda dessa flygningar skedde med vänster tank inkopplad.

Före återflygningen mot Ronneby öppnade föraren tanklocken och kontrollerade att det fanns bränsle i båda tankarna. Sedan avläste han bränslemätarna. De visade att högertanken var full och att det fanns ganska litet bränsle kvar i vänstertanken. Han tankade inte på Arlanda eller Bromma. Enligt inlämnad

VFR-färdplan skulle flygningen ske via VOR-fyrarna Trosa och Rasken. Han hade

angivit flygtiden till 2 timmar och 40 minuter och aktionstiden till 3 timmar och 30 minuter.

Föraren startade från Bromma kl. 17.03 med höger tank inkopplad och steg till marschhöjden, FL 85, som nåddes strax norr om Trosa. Efter passage av Trosa (kl. 17.38) flög han slut på bränslet i vänstertanken för att därigenom få bättre kännedom om den egentliga bränsletillgången. Han fann att bränslet i vänstertanken tog slut efter mindre än 20 minuter och bestämde sig då för att flyga till Växjö/Kronoberg för att tanka. Ungefär samtidigt tvingades han på grund av molnsituationen mellan Hultsfred och Rasken att minska flyghöjden. Det gjorde han genom att göra några sjunkande 360-graderssvängar från FL 85 ner till 1800 ft QNH. Vid passage av Rasken begärde han och fick färdtillstånd av Malmö Kontroll att flyga till Växjö/Kronoberg för tankning.

Strax därpå upplevde föraren att bränsletrycket sjönk, att motorstörningar inträffade samt att motorn, efter ett par misslyckade återstartningsförsök, stannade helt. Kl. 19.10. anmälde han motorstörningar och avsikt att nödlanda. Avståndet till Växjö var då ca 20 NM. Han såg en sjö och två små fält och valde att nödlanda på ett av fälten. Nödlandningen blev forcerad med hög sjunkhastighet i sättningen. Höger vingspets slog i en stängselstolpe, nosstället bröts av varpå planet med nosen i marken under högervridning gled ca 30 m mot en stengårdsgård där det stannade. Ingen brand uppstod. De båda ombordvarande kunde snabbt ta sig ur planet. Kl. 19.20 ringde föraren 90000 och meddelade att båda var välbehållna.

Flygplanet var bl.a. utrustat med avgastermometer (EGT). Föraren har uppgivit att bränsleförbrukningen enligt hans uppfattning med det effektuttag han valt (ca 75%) borde ha varit 35 l/tim när han utmagrade bränsleluftblandningen på flyghöjder över 3000 fot.

Utlåtande

Vid undersökning av det havererade planet har ingenting framkommit som tyder på att det skulle ha haft något tekniskt fel som inverkat på olyckan.

SHK har överslagsmässigt beräknat bränsleförbrukningen under de tre flygningarna, som sammanlagt tagit 4,7 timmar fram till motorstoppet. Med av föraren bedömd bränsleförbrukning, 35 l/tim (normalt vid 75% effektuttag), och med tillägg för taxningar, starter och stigningar samt ingen utmagring under ca 30 minuters flygning på lägre flyghöjd än 3000 fot borde det ha åtgått ca 183 liter, d.v.s. 2 liter mer än vad som enligt flyghandboken är uttagbart efter fulltankning. Beräkningen visar att föraren vid starten från Bromma inte insett att den bränslemängd som fanns i planet var otillräcklig för flygning till Ronneby. Genom att påbörja flygningen med så lite bränsle har föraren gjort avsteg från BCL-D 3.2 mom 4.6.1. Därtill har han gjort avsteg från BCL-D 3.2 mom 4.6.2 genom att inte ha medfört bränsle för 45 minuters flygning utöver erforderligt bränsle för att nå den avsedda landningsplatsen.

Föraren har vid samtal med SHK medgett att han beräknat bränsleförbrukningen felaktigt och att han borde ha tankat före starten från Bromma.

I föreliggande fall undkom de ombordvarande olyckan oskadda. Risken för personskador var emellertid överhängande vid den forcerade nödlandningen på det lilla fältet. Om föraren hade valt att nödlanda på den intilliggande sjön, vars yta är betydligt större än fältets, hade han lättare kunnat kontrollera flygplanet under hela förloppet. SHK har vid utredning av ett antal fall av kontrollerad landning med flygplan med fast hjulställ på vatten efter motorstopp funnit att de ombordvarande undkommit praktiskt taget helt oskadda och att skadorna på flygplanen i allmänhet blivit begränsade.

Rekommendation

SHK rekommenderar Luftfartsverket att närmare undersöka om det skulle gagna överlevnadsmöjligheterna vid nödlandning om vattenlandning utfördes i större utsträckning än vad som är brukligt. Om så är fallet bör den grundläggande flygutbildningen anpassas härtill.